

---

# GROUPE EUROTUNNEL

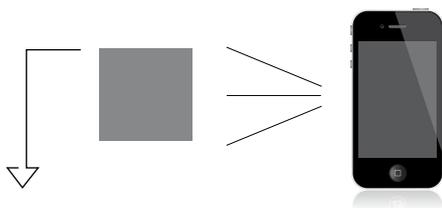
---

RAPPORT D'ACTIVITÉ 2011

PÉRENNITÉ / FLEXIBILITÉ / INVENTIVITÉ / RESPONSABILITÉ



# 2011



Ce rapport d'activité 2011 comporte des flashcodes, pour vous permettre d'accéder à des informations complémentaires (vidéos / photos / textes) de votre smartphone. Vous trouverez l'application capable de les décoder dans votre boutique d'applications en téléchargement gratuit. Une fois votre téléphone équipé, lancez l'application et visez le flashcode avec votre écran\*.

## **INVENTIVITÉ**

**Pages 21 > 28**

- Innover pour la sécurité
- Avancer vers l'interopérabilité
- Plus de flexibilité
- Plus de compétitivité
- Une amélioration continue du service
- Recherche et développement

## **GOVERNANCE**

**Pages 04 > 08**

- Message du Président
- Chiffres clés 2011
- Actionnaires

## **PÉRENNITÉ**

**Pages 09 > 12**

- Le système de transport d'Eurotunnel
- Les atouts compétitifs

## **FLEXIBILITÉ**

**Pages 13 > 20**

- Le marché transmanche
- Une entreprise toujours en mouvement
- *Le Shuttle*, un été record
- Navettes Camions, un solide leader
- Trains de marchandises : retour à la croissance
- Trains de voyageurs : prêts pour les J.O. de Londres 2012
- Europorte grandit, investit et embauche
- GB Railfreight : « la qualité de service, notre marque de fabrique »

## **RESPONSABILITÉ**

**Pages 29 > 32**

- Une entreprise responsable depuis l'origine
- Une politique RSE au cœur de la stratégie

## **INFORMATIONS FINANCIÈRES**

**Pages 33 > 35**

- Analyse financière des résultats de Groupe Eurotunnel SA
- Comparaison des exercices 2011 et 2010

\* La possibilité d'accéder aux vidéos peut être fonction du type de smartphone, du logiciel d'exploitation et/ou de l'opérateur de téléphone mobile.

## Profil

Eurotunnel est titulaire jusqu'en 2086 de la Concession du tunnel sous la Manche, le système de transport le plus rapide, le plus fiable, le plus simple et le plus respectueux de l'environnement pour franchir le Déroit du Pas de Calais.

Ces atouts pérennes, associés à l'expertise et à l'inventivité de ses équipes engagées dans une démarche d'amélioration continue, portent le succès d'Eurotunnel, incontournable opérateur du transport transmanche. Depuis 1994, 284 millions de passagers et plus de 57 millions de véhicules ont emprunté le Tunnel, devenu un lien vital entre le Royaume Uni et le continent.

Outre le développement de son cœur d'activité, le groupe s'appuie sur ses savoir faire pour élargir son champ d'action au delà du Tunnel, dans ses deux grands métiers et domaines d'expertise : la gestion d'infrastructures et le transport par le rail.

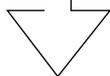
Valeur d'avenir plaçant la responsabilité sociale de l'entreprise au cœur de sa stratégie, Eurotunnel construit un groupe binational dont les perspectives de croissance durable se nourrissent du poids grandissant des enjeux environnementaux et bénéficient de la visibilité à long terme propre aux concessionnaires d'infrastructures, notamment en termes de *cash flow* récurrents.



**+ D'INFOS**

sur  
[www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com),  
le site corporate de Groupe  
Eurotunnel, mis à jour plusieurs  
fois par semaine

## LE MESSAGE DU PRÉSIDENT



JACQUES GOUNON  
Président-Directeur général



### Chers actionnaires,

Groupe Eurotunnel, l'entreprise dans laquelle vous avez choisi d'investir et de placer votre confiance, se porte bien. Nos résultats 2011, nos savoir-faire, nos perspectives présentés dans ce nouveau Rapport d'activité, en attestent.

Tout d'abord, quatre indicateurs financiers parmi les plus probants : **le chiffre d'affaires** du Groupe, a été porté l'année dernière à 845 millions d'euros, soit une hausse de 16 % en comparaison de 2010 ; ensuite, notre gestion très rigoureuse et la maîtrise des coûts conduisent à une **profitabilité** (classiquement mesurée par le rapport marge d'exploitation/chiffre d'affaires) atteignant 46,6 %, ratio que bien des entreprises de renom nous envient ; dès lors, **le résultat net** est dans le vert, avec un profit de 11 millions d'euros ; enfin, un **Free Cash Flow** (c'est-à-dire le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles) de 132 millions d'euros, nous donne de larges marges de manœuvre. Un constat s'impose : la crise économique qui frappe le monde nous a finalement peu affectés en 2011 ; en tout cas, ce contexte pesant ne nous a pas empêchés de renouer avec les bénéfices.

Nos résultats confortent, je l'espère, votre confiance. Mais celle-ci se gagne aussi par les promesses tenues.

- La dette de Groupe Eurotunnel est normalisée : sa valeur (diminuée de celle des obligations que nous avons achetées) est désormais de 3,6 milliards d'euros. Rappelons qu'en 2007, après une restructuration financière qui avait permis d'effacer 5 milliards d'euros de dette, elle était encore de 4,3 milliards d'euros. Cela permet de mesurer le chemin parcouru. Le service annuel de la dette, en 2011, s'établit à 211 millions d'euros, quand notre marge d'exploitation (EBITDA) s'élève à 403 millions d'euros.

**Le ratio endettement à long terme/ immobilisations corporelles n'est plus que de 56,4 %.** Autrement dit, la page est tournée.

- Le capital de Groupe Eurotunnel se compose de 561 millions d'actions, là où la restructuration financière de 2007 nous en autorisait 613 millions ; l'exercice final des Bons 2007 (qui permettaient à ceux qui ont adhéré à l'offre échange de doubler leur avoir), le rachat d'actions propres, le renoncement à en émettre de nouvelles, toutes les opérations de simplification de la structure du capital ont conduit depuis 2007 à un taux de relation

des actionnaires qui approche les 9 %.

- Une politique durable de distribution de dividendes à ses actionnaires. Nous poursuivons dans cette voie depuis trois ans et, en 2012, nous proposerons au vote de l'Assemblée générale, le 26 avril à Coquelles (Pas-de-Calais), **un doublement de ce dividende.**

### QUATRE PILIERS POUR L'AVENIR

Ces progrès tangibles et la position que nous avons acquis reposent sur quatre solides piliers qui sont autant de forces pour l'avenir.

La **PÉRENNITÉ** de Groupe Eurotunnel est aujourd'hui une évidence et un atout considérable. Son activité centrale, la Liaison Fixe transmanche, bénéficie — faut-il le rappeler — d'une Concession attribuée jusqu'en 2086 et d'un modèle économique robuste et performant, qui génère des *cash-flows* récurrents.

Au sein de l'ensemble Europorte, les développements raisonnés du Groupe en France et au Royaume-Uni dans des métiers familiers (transport de marchandises, services logistiques associés et gestion déléguée d'infrastructures) apportent le relais de croissance attendu — à deux chiffres en 2012 — et ce, en ligne avec ce que nous avons prévu.

La question de la dette, nous l'avons vu plus haut, n'est plus problématique. Quand des opportunités d'achat à des conditions intéressantes se présenteront (comme cela fut le cas en 2011), notre trésorerie disponible nous permettra de les saisir et d'alléger nos remboursements.

Et les enjeux environnementaux, comme la prise de conscience collective qu'ils suscitent placent notre mode de transport « bas carbone » en excellente position pour l'avenir.

La deuxième force qui arme Groupe Eurotunnel pour demain c'est sa **FLEXIBILITÉ.**

Lien vital entre la Grande-Bretagne et le continent, le tunnel sous la Manche a été emprunté en 2011 par près de 20 millions de personnes (passagers d'Eurostar et Navettes), une fréquentation supérieure — par exemple — à celle des grands aéroports régionaux français, comme Marseille ou Lyon. Ce flux de clients, comme celui des marchandises d'ailleurs, n'est évidemment pas régulier. Nous enregistrons de fortes pointes de trafic, comme bientôt

à la faveur du Jubilé de diamant de la reine Elisabeth II ou de l'organisation des Jeux Olympiques à Londres cet été. Notre capacité

“ Les Concedants, la Commission intergouvernementale et le Comité de sécurité prennent en considération les préoccupations commerciales légitimes des Concessionnaires, notamment pour éviter les dépenses et des délais inutiles. ”

TRAITÉ DE CONCESSION  
extrait de l'article 27.7.

à adapter à la hausse l'offre de transport à cette demande (notamment en remettant prochainement en service une neuvième Navette Passagers, « cocoonée » depuis 2005 ou en portant à titre expérimental la vitesse du Shuttle à 160 km/h), nous est totalement spécifique et nous permet de répondre à la demande avec une qualité de service maintenue au meilleur niveau.

Cette volonté d'adaptation à la demande guide aussi nos investissements dans Europorte. Nous y recrutons et formons une centaine de conducteurs de locomotives ; nous dotons nos différentes filiales ferroviaires d'un matériel roulant neuf, puissant, homogène. Ces nouveaux moyens, ajoutés à des valeurs fortes (sécurité, fiabilité, ponctualité...) fidélisent nos clients actuels et nous placent dans la meilleure position pour en gagner, vite, de nouveaux. Enfin, c'est aussi parce qu'une liaison maritime exploitée grâce à Groupe Eurotunnel serait complémentaire de notre service ferroviaire que nous avons réagi à la liquidation de SeaFrance en nous portant candidat au rachat des actifs de la compagnie maritime.

La pérennité et la flexibilité du Groupe vont de pair avec une **INVENTIVITÉ** permanente. La mise en service fin 2011 des quatre stations SAFE (Stations d'Attaques du FEu), un système de protection du Tunnel unique au monde est la preuve de cet état d'esprit. Tout comme, pour l'été 2012, l'équipement du Tunnel d'un câble rayonnant permettant à nos clients d'accéder à la téléphonie mobile 100 mètres sous la Manche ! Côté Europorte France, l'équipement de toutes les locomotives de traction d'un système de géo-localisation est une innovation et une première en France, particulièrement appréciée par nos clients. À ce chapitre, il faut aussi mentionner, à moyen terme, le projet stratégique ElecLink (pose dans le tunnel de service de la Liaison Fixe transmanche d'un câble permettant l'interconnexion électrique de 500 MW entre la France et du Royaume-Uni), la participation active de Groupe Eurotunnel à la création de la fondation Railenium (pôle d'excellence du transport ferroviaire) et la réflexion engagée pour reconcevoir notre Terminal de Coquelles (Pas-de-Calais).

Enfin, j'ai souhaité que la **RESPONSABILITÉ** sociale de l'entreprise (RSE) soit désormais un des objectifs stratégiques du Groupe Eurotunnel. Nous disposons dans ce domaine d'une longue tradition et de savoir-faire avérés : le tunnel sous la Manche et son système de

transport sont, depuis l'origine, particulièrement respectueux de l'environnement. Europorte est engagée sur la même voie. L'impact de notre activité sur les territoires reliés, la mission d'aménageur reçue des pouvoirs publics français, notre engagement au profit du développement économique sont une autre constante de notre politique de responsabilité. Au Royaume-Uni, notre engagement a été une nouvelle fois distingué par la septième attribution consécutive du *green flag* à notre site de Samphire Hoe, qui couronne à la fois la préservation de l'environnement dans cette réserve naturelle et son ouverture au public. Nous soutenons aussi l'idée de classement du Détroit du Pas-de-Calais, au Patrimoine mondial de l'Humanité.

Dans le Calais, nous continuons à soutenir l'emploi, l'enracinement de la ZAC 1 (Cité Europe et sa périphérie) à Coquelles et restons attentifs à l'avancement du projet de la plaine de loisirs de Sangatte (Pas-de-Calais) dont l'appel à concession doit être lancé prochainement.

La création à Coquelles (Pas-de-Calais) du ClIFFCO, premier centre privé international de formation entièrement dévolu aux métiers ferroviaires, qui prépare des jeunes à des carrières d'avenir répond aussi à cette ambition de responsabilité sociale. Dans notre domaine d'activité, nous veillons à ce que les services et les solutions logistiques que nous proposons à nos clients soient à même de répondre à leurs attentes et contribuent à la réussite de leurs propres objectifs.

Vous pouvez le constater, chers actionnaires, **Groupe Eurotunnel bénéficie d'un modèle économique performant, s'appuie sur des valeurs fortes, lisibles et dispose d'une vision stratégique axée sur le long terme.** Ce Rapport d'activité 2011 vous montrera que **vos société va de l'avant et se construit un avenir durable.** Bonne lecture.

JACQUES GOUNON,  
le 7 mars 2012



## GOUVERNANCE

### Comité exécutif de Groupe Eurotunnel SA

**Jacques Gounon**  
Président-Directeur général  
de Groupe Eurotunnel

**Claude Liénard**,  
Directeur général adjoint –  
Services Corporate

**Pascal Sainson**,  
Président d'Europorte SAS

**Michel Boudoussier**,  
Directeur général adjoint –  
Liaison Fixe transmanche

**Jo Willacy**,  
Directeur Commercial

**Patrick Étienne**,  
Directeur Business Services

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

**Hugues Lepic** (né en 1965)  
Administrateur

**Peter Levene\*** (né en 1941)  
Administrateur indépendant

**Colette Lewiner** (née en 1945)  
Administrateur indépendant

**Colette Neuville** (née en 1937)  
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

\* Peter Levene a été coopté par le Conseil d'administration réuni le 29 février 2012, en remplacement de Henri Rouanet. Cette désignation sera soumise à la ratification de l'Assemblée générale le 26 avril 2012.

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 publié par Groupe Eurotunnel SA et accessible sur le site [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)

# CHIFFRES CLÉS 2011



**284**  
MILLIONS DE VOYAGEURS\*  
ont emprunté le tunnel sous la Manche, depuis mai 1994

## 39 MILLIONS DE VEHICULES

Eurotunnel a embarqué dans *Le Shuttle* depuis mai 1994, 39 millions de véhicules\* de tourisme (voitures, motos, camping-cars...)



**MILLIONS DE TONNES DE MARCHANDISES\***  
ont transité dans le tunnel sous la Manche depuis mai 1994, principalement à bord de camions (225 millions de tonnes) ou dans des trains de marchandises (32 millions de tonnes)

## 17,2 MILLIONS DE CAMIONS\*

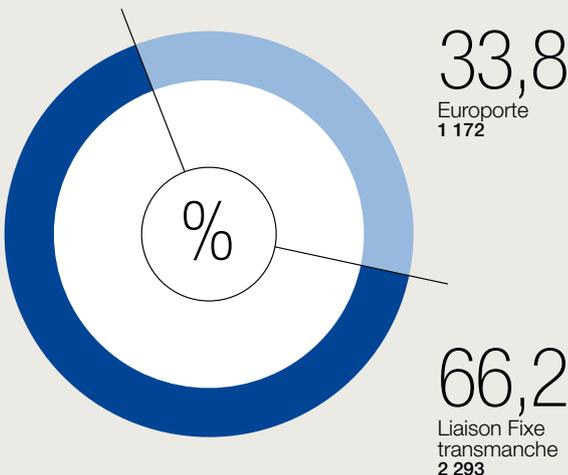
Eurotunnel, leader mondial du ferroutage a transporté en près de 18 ans plus de 17,2 millions de camions\*



\* Données chiffrées au 31 décembre 2011.

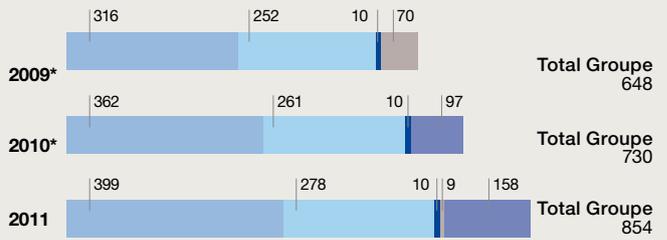
### EFFECTIFS DE GROUPE EUROTUNNEL AU 31/12/2011 PAR SOCIÉTÉ

Total Groupe : 3 465



### PRODUITS D'EXPLOITATION DE GROUPE EUROTUNNEL

(en millions d'euros)



#### Liaison Fixe transmanche

Navettes Eurotunnel Réseau ferroviaire Autres revenus

Europorte\*\*

Indemnités d'assurance pour pertes d'exploitation

\* Les données des années 2010 et 2009 ont été recalculées au taux de change de 2011 pour faciliter la comparaison (soit 1 £ = 1,148 €).

\*\* Europorte SAS et ses filiales.

### MAINTENANCE ET INVESTISSEMENT POUR LES NAVETTES D'EUROTUNNEL

(en millions d'euros)



\* Prévission budgétaire de LSM (*Large Scale Maintenance*) et investissement pour le matériel roulant, dont les navettes : notamment, augmentation de la puissance des locomotives à 7 MW, décooing, suppression des pagodes (voir pages 21 et suivantes).

11

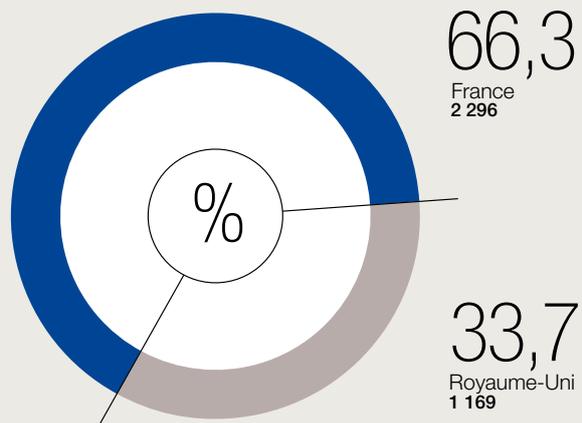
MILLIONS D'EUROS de bénéfice en 2011

44,1

MILLIONS D'EUROS DE DIVIDENDE (soit 0,08 € par action) seront distribués aux actionnaires au titre de l'année 2011, si l'Assemblée générale du 26 avril 2012 vote cette résolution

### EFFECTIFS DE GROUPE EUROTUNNEL AU 31/12/2011 PAR PAYS

(Le pays retenu est celui du lieu de travail, quelle que soit la nationalité du salarié)



**EUROPORTE EN FRANCE**

Europorte, troisième opérateur de fret ferroviaire en France, développe un maillage très dense sur ce territoire et intervient à toutes les étapes de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises, de la collecte et l'acheminement sur les réseaux secondaires (Europorte Proximité) ou le chargement et le déchargement des wagons sur les embranchements privés des sites industriels (Socorail), en passant par la circulation des trains de fret aussi bien dans le Tunnel (Europorte Channel), qu'en France (Europorte France).

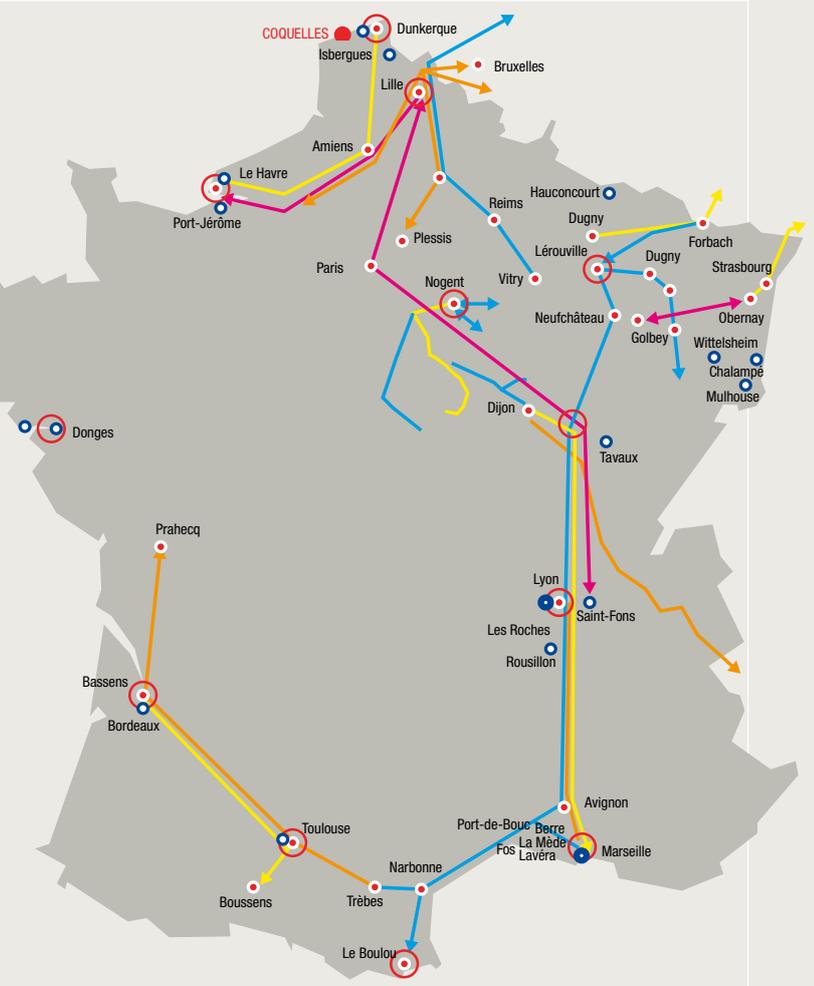
-  Hubs
-  Europorte
-  Socorail
-  Circulation des trains de fret
-  tractés par Europorte

**EUROPORTE FRANCE, C'EST :**

200 82 %

TRAINS PAR SEMAINE et 1 milliard de tonnes/kilomètre par an

DE TAUX DE PONCTUALITÉ des trains tractés par Europorte France (à 30 minutes de l'horaire programmé)



**GB RAILFREIGHT**

GB Railfreight (GBRf) est le troisième opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni. Ses activités couvrent tous les segments des services de fret ferroviaire tant sur courtes que sur longues distances : transport combiné Intermodal ; vrac, dont le transport de charbon ; équipements d'infrastructure ; services ferroviaires à l'industrie ; transport de matériaux de construction, produits pétrochimiques et métaux, produits de consommation courante.

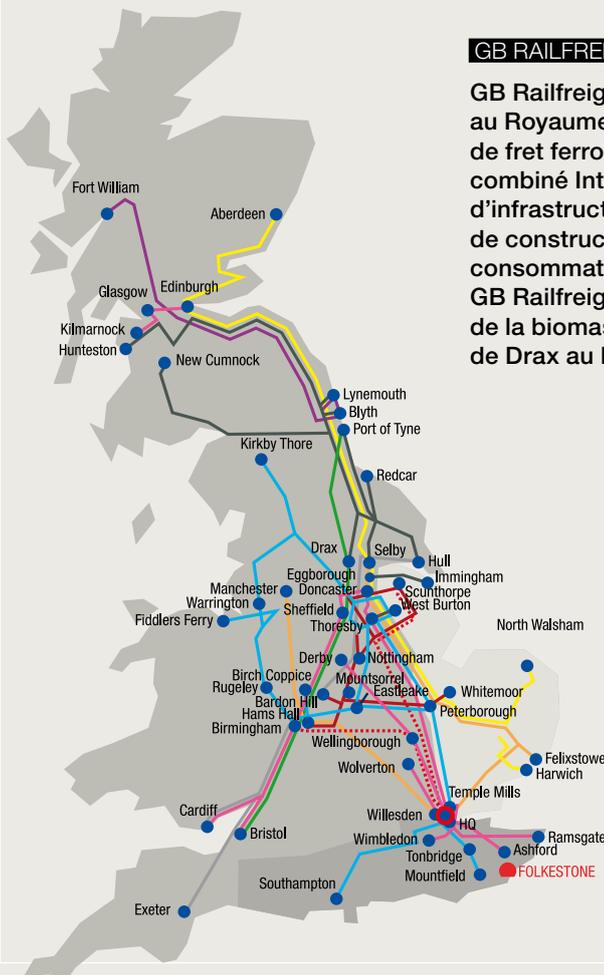
GB Railfreight est devenue la première et seule entreprise à transporter de la biomasse venant remplacer le charbon, vers la centrale électrique de Drax au Royaume-Uni.

**GB RAILFREIGHT, C'EST :**

70 % 50 000

DE CONTENEURS transportés par la compagnie livrés « porte-à-porte », au client final

CAMIONS RETIRÉS DE LA CIRCULATION au centre de Londres grâce au contrat remporté début 2012 par GBRf pour acheminer plus d'un million de tonnes de déblais à bord de 860 trains entre l'ouest de la capitale britannique et le Kent



-  Charbon
-  Biomasse
-  Services de transport de conteneurs
-  Métaux
-  Gypse
-  Alumine
-  Pétrochimie (pour Petrochem Carless)
-  Ballast (pour Network Rail)
-  Services ferroviaires
-  Maintenance ferroviaire (pour le Métro de Londres)
-  Traction trains de travaux - zone sud de l'Angleterre (pour Network Rail)
-  Traction trains de travaux - zone est de l'Angleterre (pour Network Rail)

## ACTIONNAIRES



### DIVIDENDE

GET SA renforce sa politique de distribution de dividendes en proposant **0,08 € par action** à l'Assemblée générale du 26 avril 2012.



### INFORMATION

Six lettres à destination des actionnaires et **40 messages** électroniques ont été diffusés.



### BONS 2007

91,2 % des bons de souscription en action gratuits émis en 2007 ont été exercés fin 2011, preuve de la **confiance des actionnaires**.

### CHIFFRES CLÉS DE L'ACTION GET SA

Nombre d'actions au 29 février 2012  
560 572 129

Capitalisation boursière au 29 février 2012  
3,6 milliards d'euros

# 316 000 ACTIONNAIRES AU CŒUR DE LA STRATÉGIE

**G**roupe Eurotunnel s'emploie à conforter la confiance de ses actionnaires par une éthique rigoureuse, un gouvernement d'entreprise au meilleur standard, une information transparente et un dialogue de qualité.

Groupe Eurotunnel exprime avant tout son attention à ses actionnaires par une croissance soutenue et régulière de ses résultats financiers et une politique de distribution de dividendes inscrite dans la durée. Ainsi, le Groupe a décidé de prolonger et de renforcer sa politique de distribution de dividendes inaugurée en 2009. Le 26 avril 2012, à l'occasion de son Assemblée générale, Groupe Eurotunnel SA soumettra au vote de ses actionnaires, un dividende par action de 0,08 €, doublé par rapport à 2011.

La politique de distribution des dividendes est définie par le Conseil d'administration de l'entreprise. Elle prend en compte les besoins d'investissements et perspectives d'avenir du Groupe, le contexte économique, ses priorités dans la gestion de trésorerie, et tout autre facteur jugé pertinent. Alors que le *trading* automatisé et les pressions macro-économiques et monétaires ont une influence grandissante et parfois irrationnelle sur les cours des

valeurs, la qualité de la relation construite et entretenue avec les actionnaires est essentielle pour limiter la volatilité des cours et stabiliser les marchés. L'ouverture par Groupe Eurotunnel de la période d'exercice des bons de souscription attribués gratuitement en 2007 aux actionnaires, a suscité une demande totale d'exercice de 91,22 % des bons alors en circulation. Le succès de cette opération témoigne de la confiance des actionnaires individuels et des investisseurs dans la stratégie et les perspectives du Groupe.

### UNE INFORMATION RAPIDE ET TRANSPARENTE

Pour que ses actionnaires soient informés de la manière la plus complète, la plus réactive et la plus responsable possible, Groupe Eurotunnel s'est résolument engagé dans une politique de communication en format électronique. De cette manière, en 2011, ont été transmis ou rendus accessibles à tous ceux qui en ont exprimé le souhait :

- Le Rapport d'activité
- Le Rapport Environnement (qui deviendra un Rapport responsabilité sociale de l'entreprise en 2012)
- Six « Voie de l'Avenir », la lettre périodique destinée aux actionnaires

- 40 alertes par email, messages relayant les informations importantes pour la compréhension de la vie du Groupe (par exemple, ses communiqués institutionnels)

- Communication et vote électronique pour les détenteurs de CDI

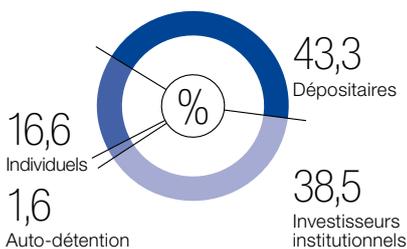
Sont aussi accessibles sur le site dédié [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com), dont l'ergonomie a été entièrement renouvelée en 2011 :

- Un « espace actionnaires »
- Le Document de Référence incluant le Rapport Financier Annuel
- Le Rapport financier semestriel. ○

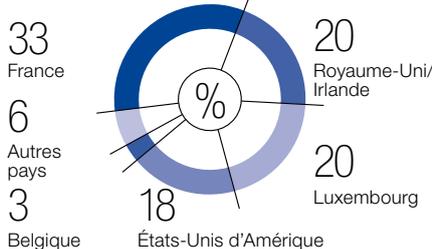
### STRUCTURE DE L'ACTIONNARIAT DÉBUT 2012\*

316 000 actionnaires. Portefeuille moyen : 3 176 actions

### RÉPARTITION DU CAPITAL\* PAR TYPE D'ACTIONNAIRES



### RÉPARTITION DU CAPITAL\* PAR LOCALISATION DES TENEURS DE COMPTES



\* Sur la base du TPI réalisé début 2012 auprès des porteurs de 1 000 actions et plus, des registres gérés par BNP Paribas Securities Services et par Computershare, ainsi que d'une estimation pour les détenteurs de portefeuilles compris entre 100 et 1 000 actions.

## MÉMO

### Fiche signalétique de l'action Groupe Eurotunnel SA

- Code ISIN : FR0010533075
- Code mnémotechnique : GET sur Euronext™ Paris, (GETS sur le London Stock Exchange).
- Date d'introduction : 2 juillet 2007.
- Places de cotation : Euronext™ Paris (Eurolist compartiment A), London Stock Exchange (à titre standard).
- Marché : NYSE Euronext Paris - Eurolist - Compartiment A.
- PEA : éligible.
- Indices principaux : CAC Next 20, SBF 120, FTSE All-World, FTSE MediumCap, DJ Stoxx 600, Next 150, MSCI World Index, MSCI Europe.
- Le capital social de Groupe Eurotunnel SA est de 224 228 851,60 €. Il est divisé en 560 572 129 actions ordinaires d'une valeur nominale de 0,40 €, entièrement libérées.

## CONTACTS

Centre Relations Actionnaires  
Groupe Eurotunnel

BP 69 - 62904 Coquelles Cedex, France

N°Azur 0 810 627 627

PRIX 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](mailto:info.actionnaires@eurotunnel.com)



La tranchée de Beussingues, porte continentale du tunnel sous la Manche

# PÉRENNITÉ

La pérennité de Groupe Eurotunnel est aujourd'hui une évidence. Son activité centrale, la Liaison Fixe transmanche, bénéficie d'une concession attribuée jusqu'en 2086 et d'un modèle économique performant. Les développements raisonnés du Groupe en France et au Royaume-Uni dans le transport de marchandises, les services logistiques associés et la gestion déléguée d'infrastructures apportent le relais de croissance attendu.

# LE TUNNEL, COMMENT ÇA MARCHE ?

Ouvrage unique au monde, la Liaison Fixe transmanche est le seul moyen de franchir le bras de mer entre l'Angleterre et l'Europe continentale, 365 jours par an, 24 heures sur 24, en toute sécurité : l'illustration ci-dessous donne les clés de ce système de transport high tech, particulièrement respectueux de l'environnement, sans cesse modernisé.

## TERMINAL DE FOLKESTONE



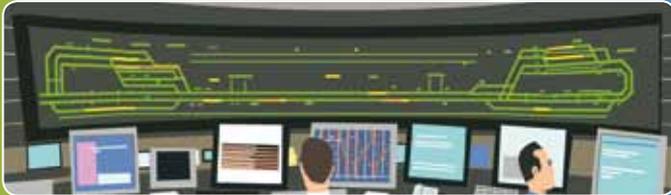
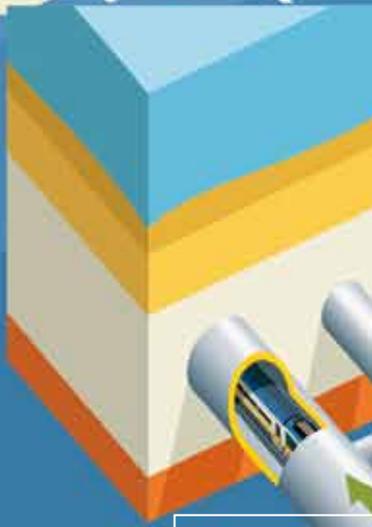
< LONDRES

HS1

M20

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

L'ouvrage comprend trois galeries : deux tunnels ferroviaires monovoie et un tunnel de service, l'ensemble creusé à 40 m sous le lit de la Manche. D'une longueur de 50 km, dont 38 km sous la mer, l'ouvrage relie Coquelles (Pas-de-Calais) à Folkestone (Kent)



## CENTRE DE CONTRÔLE

La régulation du système de transport s'effectue de l'un des deux centres de contrôle ferroviaires situés sur les terminaux de Coquelles et de Folkestone. Des techniciens hautement qualifiés gèrent en permanence tous les mouvements de trains et surveillent plus de 20 000 capteurs divers situés dans le Tunnel.

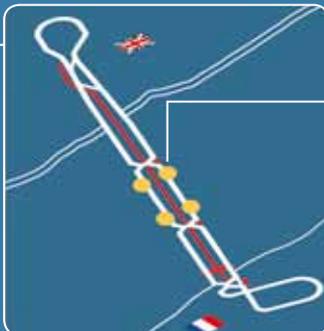


## LE TUNNEL DE SERVICE

est relié aux tunnels ferroviaires tous les 375 mètres. Cette voie routière est empruntée dans les deux sens par des véhicules spécifiques, équipés pour la maintenance ou les opérations de secours. Le tunnel de service accueille aussi une partie des installations nécessaires au fonctionnement du système de transport : tuyauterie, câbles électriques, salles techniques...

## LE DISPOSITIF

Les trains peuvent passer d'un tunnel à l'autre via deux traversées-jonction, gigantesques aiguillages situés à chaque tiers du parcours. Le cas échéant, les convois contournent un ou deux intervalles, par exemple quand y sont réalisés des travaux de maintenance, en général de nuit, en fin de semaine. Le trafic n'est ainsi jamais interrompu.



## LES STATIONS SAFE

Les quatre stations SAFE installées en 2011, au centre des tunnels ferroviaires, sont atteignables en quelques minutes par les Navettes. Ces stations diffusent automatiquement un brouillard de microgouttelettes d'eau sous pression vers la partie du convoi dans laquelle un point chaud aurait été préalablement détecté. La propagation d'un éventuel incendie est ainsi limitée.



DOUVRES

### LES NAVETTES CAMIONS

Les Navettes Camions d'Eurotunnel permettent aux poids lourds et aux camionnettes de franchir le Déroit du Pas-de-Calais, avec un départ toutes les dix minutes dans chaque sens. L'intensité de ce trafic fait d'Eurotunnel le leader mondial du ferroutage



### LE SHUTTLE

Le Shuttle transporte les voitures, autocars, camping-cars, motos et leurs passagers en 35 minutes (30 minutes à partir de l'été 2012) entre les quais d'embarquement/débarquement de Folkestone et de Calais.



### TRAINS DE MARCHANDISES ET DE VOYAGEURS

Le tunnel sous la Manche livre passage, contre péage, aux trains de marchandises et aux trains de voyageurs de tous les opérateurs ferroviaires qui le souhaitent. Parmi ces clients, Eurotunnel compte notamment Eurostar, SNCF et ses filiales, DB Schenker et Europorte.



CALAIS

LILLE/BRUXELLES >

TERMINAL DE COQUELLES

< PARIS  
A16

PARIS/LILLE/BRUXELLES  
TGV >

# DES ATOUTS COMPÉTITIFS DURABLES

## RAPIDE

Le moyen le plus court de franchir la Manche

**35 MINUTES** avec *Le Shuttle*, sans sortir de sa voiture

**90 MINUTES** d'autoroute à autoroute avec les Navettes Camions Eurotunnel



## FLEXIBLE

Les possibilités les plus fréquentes de traverser le Déroit du Pas-de-Calais

**JUSQU'À 6 DÉPARTS** par heure dans chaque direction pour les chauffeurs de camions

**JUSQU'À 5 DÉPARTS** par heure pour les automobilistes

## FIABLE

La manière la plus régulière d'aller de Calais-Coquelles à Folkestone

Le seul service transmanche **OUVERT 24 H/24, 365 JOURS PAR AN**

**UN TAUX DE PONCTUALITÉ** des Navettes de 82%\*

\* < 3 minutes de l'horaire de départ planifié



## UNE ANNÉE OLYMPIQUE

Avec l'appui du Comité international olympique et du Comité d'organisation des Jeux de Londres en 2012, de gigantesques anneaux ont été installés sur le portail de Coquelles (Pas-de-Calais) et dévoilés le 20 décembre 2011. Porte vers Londres, le tunnel sous la Manche est le seul site continental aux couleurs de ce symbole universel.

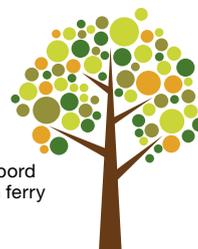


**+ D'INFOS**

sur l'installation des anneaux à Coquelles, une performance quasi sportive !

## 20 FOIS MOINS DE CO<sub>2</sub>

Le système de transport transmanche le plus respectueux de l'environnement. 20 fois moins de CO<sub>2</sub> émis par un camion traversant le Déroit du Pas-de-Calais à bord d'une Navette Camions plutôt que sur un ferry



## UN ACTEUR MAJEUR DU TRANSPORT EUROPÉEN

Avec les Navettes Camions et *Le Shuttle*, les trains de voyageurs (Eurostar) et de marchandises (SNCF, Europorte Channel, DB Schenker), la Liaison Fixe transmanche est l'une des voies de chemin de fer les plus utilisées au monde avec en moyenne, par jour, en 2011 :

- **290 CONVOIS**, soit un toutes les quatre minutes et demie
- **52 000 VOYAGEURS** (Navettes et Eurostar)
- **6 200 VOITURES**
- **155 AUTOCARS**
- **3 500 CAMIONS**
- **48 600 TONNES DE MARCHANDISES** (Navettes et trains de marchandises).

## DES PERFORMANCES RECONNUES

### ANNÉE APRÈS ANNÉE

#### MEILLEURE COMPAGNIE DE TRANSPORT FERROVIAIRE 2011

##### au Royaume-Uni

Après consultation de milliers de lecteurs de *The Guardian*, *The Observer* et [www.guardian.co.uk](http://www.guardian.co.uk), le groupe de presse éditeur de ces titres a décerné le prix de la meilleure compagnie de transport ferroviaire 2011 à Eurotunnel-*Le Shuttle*, dans le cadre des « Guardian and Observer travel Awards », reconnu dans l'industrie des transports comme l'un des indicateurs de performance les plus crédibles.

#### CERTIFICATION CARBON TRUST

L'agence *The Carbon Trust Standard* a certifié une nouvelle fois Eurotunnel pour sa politique et ses résultats en matière de réduction de l'empreinte carbone : **-20 % entre 2009 et 2010**, (après -44 % pour la période 2006 à 2009).



#### L'ENTREPRISE DE TRANSPORT LA PLUS PERFORMANTE EN DÉVELOPPEMENT DURABLE 2011

*International Freighting Weekly* (IFW), le principal groupe de presse européen traitant du transport et de la logistique nomme Eurotunnel « l'entreprise la plus performante en matière de développement durable » pour son bilan environnemental et son engagement renouvelé en faveur du développement durable.

#### GREEN FLAG AWARD

Pour la septième année consécutive, Eurotunnel a reçu en juillet 2011 le « pavillon vert » en reconnaissance des efforts accomplis en matière de préservation de l'environnement à Samphire Hoe, une réserve naturelle en Angleterre qui abrite 200 espèces végétales et 320 espèces animales rares. Eurotunnel assure, en partenariat avec *White Cliffs Countryside Partnership*, la gestion de Samphire Hoe qui accueille chaque année plus de 100 000 visiteurs.





Terminal de Coquelles : débarquement d'une Navette Camions

# FLEXIBILITÉ

La flexibilité de Groupe Eurotunnel est un atout pour demain. Lien vital entre la Grande-Bretagne et le continent, le Tunnel a été emprunté en 2011 par près de 20 millions de personnes. Notre capacité à adapter à la hausse l'offre de transport permet de répondre à la demande avec une qualité de service maintenue au meilleur niveau. Cette volonté guide aussi nos investissements dans Europorte.



**TENDANCE**

Le marché du transport dans le Déroit du Pas-de-Calais a évolué favorablement en 2011, sans retrouver toutefois les niveaux de 2007.



**OFFRE / DEMANDE**

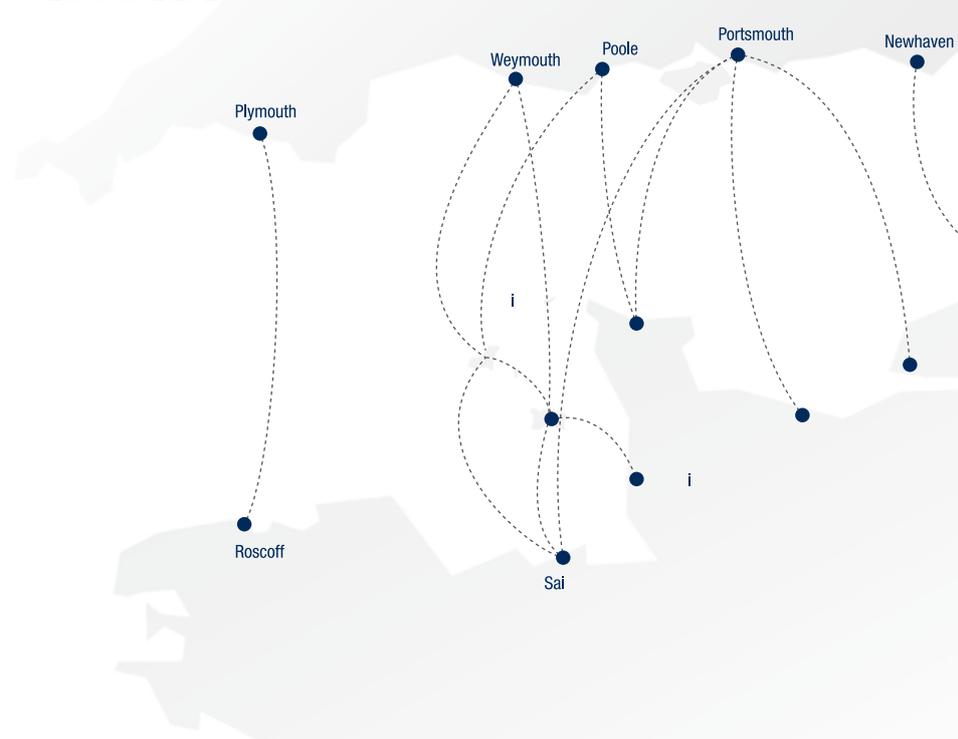
Le transport transmanche est un vaste marché où coexistent de nombreuses liaisons entre la Grande-Bretagne et le continent.



**COMPÉTITION**

Eurotunnel est vigilant à ce que la concurrence s'exerce sans distorsion.

# LE MARCHÉ TRANSMANCHE



Le marché du fret (camions accompagnés) dans le Déroit du Pas-de-Calais a cru de 5 % en 2011, après les 9 % enregistrés en 2010. La récession qui s'est installée au Royaume-Uni n'a donc pas, pour l'instant, rejailli sur le trafic. En revanche, l'activité ne retrouve pas son niveau antérieur à la crise financière de 2008, qui avait entraîné une baisse de plus de 20 % des volumes. Globalement, le marché des passagers résiste bien : le trafic y est pratiquement identique à 2010, année de tous les records en raison d'un évènement exceptionnel et non récurrent. Au printemps, lors des éruptions du volcan islandais Eyjafjöll, les perturbations de l'espace aérien avaient entraîné des pics du trafic transmanche. Début 2011, le déséquilibre entre l'offre et la demande de transport s'est encore accentué par l'arrivée d'un

nouveau ferry géant de P&O. Un autre navire du même type est entré en service le 9 février 2012. La surcapacité dépasse largement les 20 % : au point que, après l'interruption des activités de SeaFrance à la mi-novembre, les volumes traités jusqu'alors par l'opérateur français ont pu être absorbés sans difficulté majeure par les autres acteurs. La concurrence reste vive et rude. Face aux avantages compétitifs de rapidité, de fréquence, de fiabilité et de flexibilité des Navettes Eurotunnel, les compagnies maritimes ont poursuivi leurs dangereuses politiques tarifaires. En continuant de pratiquer des prix qui ne lui permettaient pas de couvrir ses coûts d'exploitation, SeaFrance a été contrainte d'interrompre son activité le 16 novembre, avant que sa liquidation définitive soit prononcée le 9 janvier 2012 par le tribunal de commerce de Paris. La volonté d'intensification des contrôles frontaliers,

notamment mise en œuvre par le gouvernement britannique, se manifeste par un renforcement des procédures d'accès et l'installation de nouveaux équipements. Cette préoccupation légitime ne doit pas nuire à la fluidité du système de transport d'Eurotunnel. Il est pour cela indispensable que les moyens de contrôle humains et matériel soient proportionnellement augmentés par les Autorités.

**LES MÊMES RÈGLES DU JEU POUR TOUS**

Eurotunnel porte une attention de tous les instants à ce que tous les acteurs du marché transmanche soient soumis aux mêmes règles du jeu. Sa vigilance n'est pas tournée contre tel ou tel, elle vise à protéger de toute injustice les 3 000 collaborateurs du groupe et les 3 000 emplois générés chez ses partenaires. Les compagnies maritimes bénéficient, en effet, d'avantages réglementaires qui constituent autant de distorsions de concurrence directe (pas ou peu de charges sociales pour les personnels maritimes en France, pas de taxe sur les carburants...) ou indirecte (les avantages fiscaux et les aides publiques aux ports français non répercutés sur les droits portuaires à la charge des ferries). Le Groupe intervient contre tous les mécanismes et facteurs qui introduisent une discrimination à son égard. Ce fut le cas en 2010 avec le dépôt d'une requête contestant la légalité de la délégation de service public (pour un montant de 15 millions d'euros par an) du Conseil général de la Seine-Maritime dont bénéficie Louis-Dreyfus Armateurs pour la ligne Dieppe-Newhaven. Eurotunnel continuera de faire preuve de la plus grande vigilance. ○

**COMPLÉMENTARITÉ**

**POURQUOI GROUPE EUROTUNNEL POURRAIT DEVENIR ARMATEUR**

Groupe Eurotunnel est candidat à la reprise des actifs de SeaFrance (principalement trois navires) avec l'intention de les mettre à disposition d'une société d'exploitation qui pourraient former les anciens salariés de l'opérateur maritime. Les raisons de cette décision tiennent d'abord à ce qu'est l'entreprise : l'exploitation du tunnel sous la Manche et l'aménagement des zones d'activité qui entourent les installations génèrent en France 5 à 6 000 emplois directs, indirects et induits. Eurotunnel n'a rien à gagner à un dépérissement économique de son environnement. La préoccupation première de Groupe Eurotunnel est d'être un acteur du marché plutôt que de subir les retombées commerciales dues aux changements d'intervenants sur le marché du transport transmanche. L'accord d'interopérabilité qui prévalait avec SeaFrance est une donnée majeure de nos opérations et nous a conduits à considérer qu'il était possible d'avoir une vraie complémentarité. Elle trouve son sens pour une partie du marché qui échappe à Eurotunnel : par exemple, les véhicules hors gabarit, les futurs camions de 60 tonnes, les cargaisons non urgentes, les biens à faible valeur... Le montage envisagé (rachat d'actifs et mise à disposition d'un exploitant, sans endettement) ne représente aucun risque pour le Groupe mais bien une opportunité de développement.



### LEADERSHIP

Eurotunnel occupe solidement la place de **leader du marché** (Déroit du Pas-de-Calais).



### STABILITÉ

Son activité est **pérenne**, non délocalisable, fondée sur un modèle économique solide.



### INNOVATION

Cette stabilité n'exclut pas la nécessité de l'innovation : **une démarche de progrès continue** (technologique, commerciale, organisationnelle...) est engagée.

# UNE ENTREPRISE TOUJOURS EN MOUVEMENT

**D**ans un environnement économique instable, Eurotunnel s'affirme comme l'acteur pérenne du trafic transmanche. Dans le Déroit, l'entreprise continue de gagner des parts de marché sans compromis sur sa politique tarifaire, optimise son système de transport, élargit sa clientèle. Ces résultats se nourrissent des atouts intrinsèques du système de transport. Ils s'appuient aussi sur la démarche de progrès continu qui vise, par l'innovation technologique, sociale, commerciale à offrir à nos clients le plus haut niveau de qualité de service, tout en maîtrisant les coûts d'exploitation.

## LA MARCHÉ VERS L'INTEROPÉRABILITÉ

Rester toujours en mouvement pour valoriser au mieux nos atouts compétitifs : l'entrée en service des stations SAFE illustre parfaitement cette dynamique garante de la pérennité de l'entreprise. Opérationnelles depuis le 13 novembre 2011, quatre Stations d'Attaque du FEu (SAFE) protègent désormais l'infrastructure des dégradations consécutives à un éventuel incendie dans le Tunnel. Cette première grande modification de l'infrastructure constitue une

avancée majeure dans la sécurité et la disponibilité des installations. Elle va également contribuer à la convergence entre les règles de circulation dans le Tunnel et celles des autres réseaux européens. Elle marque ainsi, comme l'homologation des trains de passagers à motorisation répartie et celle du wagon Modalohr, intervenues en 2011, un nouveau pas en avant vers l'interopérabilité des réseaux ferroviaires, condition clé du développement des trafics fret et passagers à travers l'Europe.

## GAINS DE CAPACITÉ À COÛTS CONSTANTS

Les équipes d'Eurotunnel adaptent l'offre à la croissance de la demande, tout en optimisant la fiabilité et la disponibilité du système de transport et ce, sans accroître les coûts. Les développements mis en œuvre en 2011, ont notamment permis d'augmenter le taux de chargement moyen des Navettes Camions, d'organiser jusqu'à six départs par heure pour les Navettes Camions et cinq départs par heure pour *Le Shuttle*. Ces performances ont été atteintes grâce à une excellente disponibilité du matériel roulant et de l'infrastructure, elle-même permise par une

accélération des programmes de maintenance et des innovations performantes dans la gestion des opérations d'entretien. Ainsi, le niveau de fiabilité du matériel est devenu tel qu'à l'été 2011, il a été possible de proposer à la vente, l'équivalent d'une demi-navette supplémentaire pendant les 20 journées de plus forte demande, sans la moindre incidence sur la qualité de service.

## UNE ORGANISATION PLUS FLUIDE

La mise en place d'une nouvelle organisation interne en entités de plus petite taille a apporté sa pleine contribution à la fluidité des opérations. Une démarche originale destinée à renforcer le sentiment d'appartenance et la motivation qui l'accompagne a été mise en place auprès des 800 collaborateurs britanniques. Elle associe un *coaching* des managers pour les encourager à développer un dialogue ouvert avec leurs équipes et l'organisation de rencontres informelles directes entre la Direction générale et des petits groupes de collaborateurs avec leur manager. Ce programme *Shaping our Future*\* sera poursuivi en 2012 à Folkestone et une action analogue devrait être lancée auprès des salariés français, selon des modalités spécifiques.

## FIN PRÊT POUR LES JEUX OLYMPIQUES

Dans un environnement économique qui manque de visibilité, un élément éclaircit cependant les perspectives pour 2012. Les Jeux Olympiques de Londres vont focaliser l'attention du monde entier sur la capitale britannique. Eurotunnel est fin prêt pour saisir toutes les opportunités qu'ouvrent cet événement tant en termes de trafic pour ses Navettes, les trains de passagers et de marchandises qui empruntent le Tunnel que pour les gains de notoriété que le Lien Fixe transmanche ne manquera pas de capitaliser à cette occasion. Déjà, les cinq anneaux olympiques qui accueillent les voyageurs au portail de Coquelles annoncent fièrement la couleur (voir page 12). ○

\* Façonnons notre avenir





**CONCURRENCE**

La part de marché voitures du **Shuttle** a augmenté de 3 points en 2011.



**VOLUME**

**+6 % de voitures\*** transportées en 2011 par rapport à 2010 (soit 137 000 supplémentaires).



**REVENUS**

Le **chiffre d'affaires** de ce segment est significativement en hausse.

# LE SHUTTLE, UN ÉTÉ RECORD

MYRIAM CARON, (Kent)  
Voyageur fréquent.



**JE TRAVERSE LA MANCHE DEPUIS DES ANNÉES**

pour des raisons soit professionnelles, soit personnelles et je n'aurais jamais pu le faire aussi facilement sans Eurotunnel. Mes journées sont vraiment plus productives grâce à la grande fréquence des départs et à l'enregistrement particulièrement rapide. Le service est fiable et rapide, et tout le temps de transport que je gagne, je peux le consacrer au travail ou à la famille et aux amis en France. Désormais, je ne peux pas imaginer ma vie sans la tranquillité d'esprit que j'obtiens en voyageant avec Eurotunnel. ”

**L**e Shuttle a battu de nouveaux records en 2011, notamment pendant les vacances d'été britanniques, au-delà même des pics exceptionnels enregistrés en 2010 après l'éruption du volcan islandais Eyjafjöll.

Alors que globalement, le marché des passagers transmanche a enregistré une légère contraction l'année dernière, les navettes d'Eurotunnel enregistrent, comme en 2010, une croissance de leur trafic, de leur chiffre d'affaires et de leur part de marché. Face aux incertitudes économiques, nombre de Britanniques qui partaient en vacances au soleil en avion vers des destinations lointaines, choisissent aujourd'hui de se rendre en voiture sur le continent. L'immense majorité de cette clientèle continue de préférer les Navettes Eurotunnel, plus rapides, plus confortables, plus simples, à la traversée sur un ferry, quelles que soient les baisses de tarifs proposées par les

opérateurs maritimes. Dans le même temps, les compagnies de ferries perdent une partie de leurs clients traditionnels qui, eux, renoncent à des vacances sur le continent.

**LES CLIENTS CHOISSENT LE SHUTTLE POUR LA VALEUR DU SERVICE**

Les Navettes Passagers d'Eurotunnel voient donc leur part de marché voitures sur le Détroit progresser de trois points à 46,4 % et leur chiffre d'affaires augmenter significativement en 2011, sans le moindre compromis sur la politique commerciale. L'ajustement très précis de l'offre tarifaire à l'état de la demande a permis de maintenir un prix moyen inchangé par rapport à 2010. Ces performances confirment la force des atouts concurrentiels d'Eurotunnel : les clients choisissent les Navettes Passagers pour la valeur de l'offre d'Eurotunnel.

Même si les incertitudes sur l'environnement économique incitent à la prudence, Eurotunnel sait pouvoir miser sur le professionnalisme de ses équipes, la qualité de son offre et l'efficacité de sa politique tarifaire, pour tirer le meilleur parti des perspectives qu'ouvre la préparation des Jeux Olympiques de 2012, tant en termes de trafic que de promotion commerciale de la Liaison Fixe transmanche. ○



**NOMBRE DE VOITURES TRANSPORTÉES\***



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



MIKE SMITH, Managing Director  
Specialist Division,  
Groupe Eddie Stobart.



### UN SERVICE DE GRANDE QUALITÉ

nous est assuré par Eurotunnel de manière constante, ce qui est vital dans notre activité. La rapidité de son système de transport est essentielle, pour nous-mêmes comme pour nos clients, dans la mesure où elle nous rend capables de répondre sans délai à leurs besoins et de mettre en place une chaîne de distribution fiable, dans laquelle le délai de livraison « porte-à-porte » est réduit au minimum. La fréquence des traversées et l'optimisation des rotations d'Eurotunnel rendent cette organisation possible. ”

# NAVETTES CAMIONS, UN SOLIDE LEADER

**D**ans un environnement concurrentiel exacerbé, le service des Navettes Camions enregistre une croissance soutenue, gagnée sans compromis sur sa politique tarifaire, confirmant ainsi toute la compétitivité de son offre.

En 2011, le marché (Déroit du Pas-de-Calais) a crû de manière très régulière, mois après mois, au rythme de 5 %, sans toutefois retrouver son niveau d'avant la crise financière de 2008. La prudence s'impose pour son évolution à court terme.

Dans ce contexte, Eurotunnel a atteint 38 % de part de marché en moyenne annuelle, soit son niveau de référence.

En nombre de véhicules transportés, Eurotunnel enregistre une croissance de 16 %, sans que la politique tarifaire ait été changée. Cette performance illustre la réactivité du groupe face à l'intensification de la concurrence. Refusant d'entrer dans la guerre des prix, Eurotunnel met en œuvre une politique commerciale qui associe la préservation des tarifs proposés aux poids lourds et des opérations promotionnelles en direction des camionnettes, un segment de marché à a confirmé son dynamisme depuis 2010.

#### TROIS CAMIONNETTES PAR WAGON

Les efforts engagés les années précédentes dans l'optimisation de l'exploitation et de la maintenance ont également porté leurs fruits en matière de capacité d'adaptation à la demande et de disponibilité du matériel. Ainsi, le passage de 30 à 32 wagons des Navettes Camions, le chargement de trois camionnettes par wagon au lieu de deux ont contribué à accroître fortement le taux de chargement : il a atteint 75 % en 2011 pour les Navettes Camions, meilleure performance de ces trois dernières années. C'est bien sûr, un paramètre-clé en termes d'efficacité et de rentabilité.

La compétitivité et la qualité du service d'Eurotunnel, qui assure aux transporteurs un franchissement du détroit en 90 minutes d'autoroute à autoroute, 24 heures sur 24, 365 jours par an et avec une empreinte carbone 20 fois inférieure à celle des ferries, ont fait le reste pour permettre à Eurotunnel de consolider son leadership sur ce segment de marché tout en restaurant ses marges d'exploitation. ○



#### TENDANCE

Une hausse à deux chiffres (+16 %) du trafic des **Navettes Camions** en 2011.



#### MARCHÉ

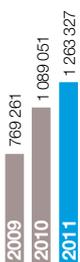
3,6 points de parts de marché conquises durant l'année, pour atteindre 38 % en moyenne annuelle.



#### CONJONCTURE

Le marché reste 12 % en dessous de son niveau de 2007.

#### NOMBRE DE CAMIONS TRANSPORTÉS



# TRAINS DE VOYAGEURS ET DE MARCHANDISES

## FRET

### RETOUR À LA CROISSANCE

**P**our la première fois depuis sept ans, Eurotunnel bénéficie d'une forte hausse du nombre de trains de marchandises (+14 %) et de l'augmentation du tonnage (+17 %) qui empruntent le Tunnel. Ce retournement de tendance prouve que bon nombre d'industriels reviennent au transport transmanche par le rail, convaincus par sa fiabilité et ses taux de ponctualité.

La stratégie d'*open access* qui garantit le libre accès transmanche pour tous les opérateurs ferroviaires en leur proposant la traction dans le Tunnel à des conditions performantes porte ses fruits.

Cette spectaculaire relance est portée par la mise en œuvre depuis la fin 2010 de deux nouveaux services de trains intermodaux, composés de wagons porteurs de conteneurs ou de caisses mobiles et par des contrats ponctuels de transport d'acier.

Eurotunnel anticipe une poursuite de la croissance de ce marché, du fait notamment de la récurrence des services de trains intermodaux et de l'autorisation accordée, fin 2011, aux locomotives Class 92 de circuler sur la voie rapide High Speed 1 qui relie Folkestone à Londres. Ces machines, les seules autorisées à tracter des trains de fret dans le Tunnel peuvent désormais acheminer des trains de marchandises du portail britannique jusqu'à Londres en 70 minutes, au lieu de 4 heures sur le réseau ferré classique. Surtout, cette autorisation permet de tirer sur HS1 des wagons au gabarit continental, d'une capacité de charge très supérieure à celle des wagons homologués sur les réseaux britanniques, donc avec des gains de productivité significatifs. À moyen terme, la création d'un corridor ferré au gabarit continental dans le prolongement de HS1 jusqu'aux centres industriels des Midlands et du Nord-Ouest de l'Angleterre ouvrirait de riches perspectives au trafic transmanche des trains de marchandises. ○



**NOMBRE DE PASSAGERS D'EUROSTAR\***  
(en millions)



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

## EUROSTAR

### PRÊTS POUR LES J.O. DE LONDRES 2012

**S**eul opérateur offrant un service de trains de voyageurs entre Londres et les grandes villes européennes à travers le tunnel sous la Manche, Eurostar a transporté 9,7 millions de passagers\* en 2011, soit 2 % de plus que l'année précédente. Cette nouvelle progression survient malgré une diminution de la capacité offerte (deux allers-retours par jour en moins, en semaine, par rapport à 2009, sur les liaisons Paris-Londres et Londres-Bruxelles).

Elle démontre la bonne tenue du marché, pour les déplacements d'affaires comme de loisirs, malgré la conjoncture économique. Les événements exceptionnels à venir avec le Jubilé (anniversaire de l'accession au trône de la Reine Elisabeth en juin) et la période des Jeux Olympiques dont Eurostar est partenaire officiel, devraient permettre d'atteindre de nouveaux records en 2012.

### NOUVELLES DESSERTES, NOUVEAUX OPÉRATEURS

À moyen terme le développement du trafic des trains de voyageurs dans le Tunnel sera porté par la création de nouvelles dessertes et l'arrivée de nouveaux opérateurs. Eurostar a commandé, fin 2010, à Siemens dix rames à motorisation répartie, d'une capacité de 900 voyageurs, pour relier Londres à de nouvelles grandes villes européennes à partir de 2015.

De son côté, la Deutsche Bahn a passé commande au même constructeur de doubles rames afin d'ouvrir un service régulier entre Londres et Bruxelles, où les trains se diviseront en deux, une rame poursuivant sa route vers Rotterdam et Amsterdam, la seconde vers Cologne et Francfort. L'ouverture de ce service est prévue en 2015. ○

**NOMBRE DE TRAINS DE MARCHANDISES\*\***



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

### LA CONVENTION D'UTILISATION (RUC)

**La Convention d'Utilisation a été conclue le 29 juillet 1987 entre Eurotunnel et les réseaux ferroviaires BRB et SNCF.** Elle définit le cadre dans lequel les Réseaux s'engagent et sont autorisés à utiliser la Liaison Fixe jusqu'en 2052. La Convention d'Utilisation présente donc deux caractéristiques remarquables : c'est un contrat à long terme, qui est comparable aux partenariats public-privé aujourd'hui plus répandus. En vertu de cette Convention, les trains des Réseaux ferroviaires peuvent utiliser jusqu'à 50 % de la capacité de la Liaison Fixe ; ils sont tenus de payer à Eurotunnel des charges annuelles fixes, ainsi que des charges variables en fonction du nombre de passagers transportés dans les trains de voyageurs et du nombre de trains de fret traversant le Tunnel ; les Réseaux doivent aussi payer une contribution aux coûts d'exploitation. Lors de la privatisation des chemins de fer britanniques, BRB a conclu des « contrats miroirs » avec Network Rail, DB Schenker Rail UK et Eurostar International Ltd, aux termes desquels la BRB leur a délégué l'exécution opérationnelle de certaines de ses obligations envers Eurotunnel. Conformément aux directives européennes, Eurotunnel publie chaque année son Network Statement (ou Document de référence du réseau) qui applique le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation aux Entreprises Ferroviaires leur offrant des conditions d'accès transparentes et non discriminatoires à son réseau ferroviaire.

**+ D'INFOS**

sur le site entièrement  
dévoté à Europorte,  
[www.europorte.com](http://www.europorte.com)



**STRATÉGIE**  
Les filiales de fret  
ferroviaire jouent  
pleinement leur rôle de  
**vecteur de croissance.**



**REVENUS**  
Le chiffre d'affaires de l'ensemble  
Europorte **augmente en 2011**  
de +26 % (à périmètre constant)\*.



**GB Railfreight**  
La filiale britannique tient  
son rang de **3e opérateur**  
de fret ferroviaire national.

# EUROPORTE GRANDIT, INVESTIT ET EMBAUCHE

**E**uroporte, l'ensemble des filiales de Groupe Eurotunnel spécialisé dans le fret ferroviaire, confirme parfaitement son rôle de relais de croissance du Groupe au-delà de la concession de la Liaison Fixe transmanche. Son activité globale a progressé de 63 % en 2011 (26 % à périmètre constant). Les industriels font clairement confiance au fret ferroviaire tel qu'il est développé par le Groupe Eurotunnel, qui s'appuie sur la qualité de service et la ponctualité.

## EUROPORTE FRANCE

Europorte France assure des services de fret ferroviaire sur toutes distances en France et à l'international par trains entiers ou wagons isolés. Elle a enregistré une croissance de +34 % de son chiffre d'affaires, accumulant de nombreux

succès commerciaux. Après le contrat de trois ans signé mi-2010 avec l'union de coopératives céréalières Cérévia, Europorte a engagé un partenariat avec Trenitalia pour acheminer cinq trains de céréales par semaine de la Bourgogne vers des usines de pâtes en Italie. Dans le ciment, Lafarge a renouvelé sa confiance à la filiale d'Eurotunnel pour trois ans, un important contrat a été signé avec Vicat et le périmètre d'activité avec Holcim a été élargi.

Les deux grands constructeurs français d'automobiles ont également noué des liens avec Europorte. Le groupe CAT (Compagnie d'Affrètement et de Transport des véhicules), partenaire logistique de Renault, a choisi Europorte pour le transport des véhicules utilitaires de la marque au losange. Les opérations avec Gefco, la filiale transport de PSA, ont, elles, démarré en

décembre 2011. Elles concernent l'acheminement des véhicules Peugeot et Citroën depuis la gare de triage de Gevrey, en Bourgogne, vers Ambérieu (près de Lyon), Marseille Fos-Miramas, Bordeaux et Toulouse, pour un total de 34 trains par semaine.

## FORMATION ET RECRUTEMENT DE 97 CONDUCTEURS

Ces développements se sont accompagnés d'importants investissements en hommes et en matériels. Une centaine de conducteurs ont été recrutés en 2011 et formés pour un montant total de 5 millions d'euros. Côté équipements, Europorte poursuit la modernisation de sa flotte de locomotives afin de disposer de matériels homogènes, fiables et moins coûteux en exploitation. L'entreprise a acquis douze locomotives diesel de très forte puissance (Euro 4000) construites par Vossloh à Valence, qui ont l'avantage, grâce à leur faible charge à l'essieu, d'être autorisées à circuler sur certaines portions de réseau où les autres locomotives de ligne ne sont pas homologuées. Leur livraison s'échelonne entre 2011 et 2013. Quatre autres Euro 4000 sont exploitées en location depuis le début 2011. Le parc s'est également étoffé de huit locomotives électriques Prima de Alstom et de sept machines diesel de petite puissance Vossloh G1000 destinées notamment aux réseaux portuaires.

## SOCORAIL

Spécialiste, depuis plus de 30 ans, des prestations de services de logistique interne sur les sites industriels, notamment dans les secteurs pétrolier, chimique, sidérurgique, automobile et des matériaux de construction, Socorail a vu son chiffre d'affaires se contracter en 2011, essentiellement du fait de la réduction des activités de raffinage en France.

Face aux évolutions de ses métiers traditionnels et pour simplifier la structure juridique d'Europorte, Socorail va concentrer l'ensemble des activités portuaires, industrielles et de gestion de réseaux ●●●



158

**MILLIONS D'EUROS**  
de chiffres d'affaires  
pour l'ensemble Europorte  
en 2011 (soit +26 %  
à périmètre constant)

650

**TRAINS OPÉRÉS**  
par GB Rf chaque semaine  
sur le territoire britannique



ferrés portuaires. Ainsi Europorte Services, gestionnaire délégué de l'infrastructure ferroviaire du port de Dunkerque est absorbé par Socorail, qui intégrera aussi la gestion et la maintenance déléguée du port de Nantes-Saint-Nazaire, nouveau contrat gagné par Europorte en 2011. Socorail a également été retenu pour les lots de maintenance de l'appel d'offres conjoint des ports de Rouen et du Havre. Par ailleurs, c'est aussi le groupe qui élabore le document de référence du réseau portuaire et le règlement de sécurité de l'exploitation du Grand Port Maritime de Bordeaux.

**UNE MAINTENANCE PLUS PERFORMANTE**

Europorte optimise ses activités de maintenance, en rapprochant le plus possible les opérations d'entretien de ses centres d'exploitation. Aujourd'hui, l'entreprise consomme près de 10 % de ses sillons pour déplacer ses locomotives vers Belfort ou vers les ateliers de sa filiale Europorte Proximité à Gray. Le redéploiement en cours passe par des partenariats avec d'autres opérateurs de fret ferroviaire, tels que Masteris, VFLI, Euro Cargo Rail ou Colas Rail. Les techniciens des constructeurs de locomotives se déplaceront dans les ateliers de proximité loués par Europorte à ses confrères. Alstom a déjà organisé des facilités pour assurer l'entretien des Prima à Lyon, à Marseille et dans l'Est. De même, le déplacement des techniciens de Vossloh Espagne permettra d'économiser les deux jours perdus à envoyer les machines à Gray. Avec la même volonté de renforcer l'efficacité de ses opérations et la qualité de ses services, Europorte propose désormais à ses clients d'assurer une maintenance de premier niveau de leurs wagons. La prise en charge des petites réparations réalisables sur place évite l'immobilisation et le déplacement de leur matériel roulant dans des ateliers éloignés. ○

\*En tenant compte, pour la comparaison, des revenus de GB Rf de janvier à mai 2010, avant son acquisition par Groupe Eurotunnel

**INTERVIEW**

**JOHN SMITH**, PATRON DE GB RAILFREIGHT

« LA QUALITÉ DE SERVICE EST DEVENUE NOTRE MARQUE DE FABRIQUE »



**GB Railfreight réalise une remarquable année 2011. À quoi attribuez-vous ce succès ?**

**John Smith :** La qualité du service est primordiale pour nous. Mieux, elle est devenue notre marque de fabrique : de plus en plus de gens savent à quel point nous nous démenons pour que notre service soit sans égal et ils s'adressent donc à GB Rf. C'est cette préoccupation constante qui fidélise nos clients et en attire de nouveaux. Nous avons aussi étendu nos activités dans les terminaux embranchés, ce qui nous a permis de prendre pied sur des marchés-clés. Notre capacité d'innovation, particulièrement dans le domaine des énergies vertes, constitue aussi un atout maître. La croissance de GB Railfreight s'apprécie également par les commandes de nouveaux wagons qui vont permettre de renforcer notre matériel roulant ; nous nous préparons aussi à nous équiper en locomotives supplémentaires pour lancer des services inédits à partir de 2013.

**En 2011, GB Rf a remporté un prix des National Rail Awards Freight and Logistics. Que représente cette distinction pour vous et pour vos équipes ?**

**J. S. :** Il s'agit de la récompense la plus importante dans le monde ferroviaire britannique. Le prix « fret et logistique » que nous avons remporté est un formidable hommage aux équipes de GB Railfreight qui s'occupent des comptes clients et du développement des activités ; elles ont énormément travaillé à la croissance de nos activités de transport de charbon et intermodal.

En ce qui concerne la première, il s'agit de développer la relation-client, la confiance mutuelle, la fiabilité des engagements. L'activité intermodale dépend de notre capacité à faire sortir des trains de Network Rail et des Terminaux et d'améliorer notre rendement, à la fois en faisant rouler plus de trains et plus de marchandises sur chacun d'entre eux. Dans ce secteur, le secret c'est beaucoup de travail et une utilisation

productive des équipements. Ajouter à cela la relation client, et vous avez le modèle économique de GB Rf.

**Avec Europorte Channel, vous avez mis en place une liaison entre l'Espagne et le Royaume-Uni pour le transport de fruits et de légumes. Est-ce annonciateur pour l'avenir du fret ferroviaire longue distance en Europe ?**

**J. S. :** Le fait que nous signions des contrats comme ce train entre Valence et Barking (en recourant à la Fret-SNCF en France et COMSA en Espagne) pour le groupe Stobart est une grande nouvelle : cela démontre qu'il y a de l'intérêt pour la traction longue distance. Europorte Channel était face à une concurrence sévère pour remporter ce contrat et, une fois encore, c'est la qualité du service qui a fait la différence. Ce qui freine le développement du fret ferroviaire sur de telles distances en Europe aujourd'hui, c'est qu'il reste encore beaucoup trop d'endroits où les choses peuvent mal se passer : nous n'avons pas été très bien traités par certains gestionnaires d'infrastructure. Sur le réseau français, il n'y pas la même notion de l'urgence ou du service. Nos trains sont parfois retardés de plusieurs heures et cela peut conduire à ce que le chargement soit refusé par le client... Pour que le fret ferroviaire international ait un véritable avenir, il faudra vraiment améliorer les prestations des réseaux ferrés nationaux.

**Les locomotives de type Class 92 sont désormais autorisées à circuler entre Folkestone et Londres sur la ligne à grande vitesse High Speed 1. Cela va-t-il changer la donne pour le trafic de fret ferroviaire via le tunnel sous la Manche ?**

**J. S. :** Oui, bien sûr. La réduction du temps de trajet entre le Tunnel et Londres présente un avantage immédiat à la fois en termes de coût et d'efficacité : cela pouvait aller jusqu'à quatre heures sur la voie classique, on peut passer maintenant à 70 minutes. La circulation sur HS1 autorise aussi des convois au gabarit continental, soit des cargaisons plus importantes et une rentabilité accrue. Une autre étape importante a été franchie avec l'utilisation des voies internationales autour de Dollands Moor, ce qui signifie que les trains peuvent désormais circuler de Frethun en France, via le Tunnel et jusqu'à Londres sans changement de locomotive et un arrêt. Tout cela va dans le bon sens pour le transport par ce mode des marchandises entre Londres et le continent.



Zone de maintenance : l'atelier F40 où sont entretenues les Navettes Passagers

# INVENTIVITÉ

Le Groupe met en action une inventivité permanente. Depuis fin 2011, quatre stations SAFE, un système de protection du Tunnel unique au monde sont opérationnelles. À l'été 2012, un câble rayonnant permettra à nos clients d'accéder à la téléphonie mobile 100 mètres sous la Manche ! Côté Europorte, une première en France : toutes les locomotives sont désormais géo-localisables.

# INNOVER POUR LA SÉCURITÉ, AVANCER VERS L'INTEROPÉRABILITÉ

## INFRASTRUCTURE

### STATIONS SAFE : PROTÉGER L'OUVRAGE, GARANTIR SA DISPONIBILITÉ

**Première grande modification de l'infrastructure depuis la construction du Tunnel, les quatre Stations d'Attaque du FEu (SAFE) sont entrées en service le 13 novembre 2011**, dans les délais et le budget prévus. Ce dispositif unique au monde, pour lequel une demande de brevet a été déposée, illustre toute la capacité d'innovation d'Eurotunnel, concourt à garantir quoi qu'il arrive la disponibilité maximale de notre système de transport et conforte, par-dessus tout, la pérennité de la Liaison Fixe transmanche. Dans l'hypothèse d'un incendie survenant à bord d'un train et après que tout risque pour les personnes ait été écarté, deux solutions s'offrent désormais : soit de conduire le convoi jusqu'à une station SAFE où le feu pourra être éteint, soit de le faire sortir. Les quatre stations sont positionnées au milieu des deux tunnels, juste après les traversées-jonctions, de sorte qu'une fois l'incendie détecté, le conducteur aurait le temps d'acheminer le convoi vers une station SAFE, ou jusqu'à l'extérieur là où des voies dévolues à la lutte contre l'incendie sont disposées à proximité des portails. Chaque station, longue de 870 mètres, peut accueillir les plus longs convois. Elle est structurée en sections de 30 mètres toutes équipées d'un système de détection de chaleur. Une fois le train à l'arrêt, un brouillard

d'eau est immédiatement vaporisé dans la section où le feu est détecté. Les tests réalisés en grandeur nature dans un tunnel d'essai en Espagne ont montré l'efficacité du procédé : la température reste très en-dessous des 1 000 °C, niveau où le béton du Tunnel commence à se dégrader. Cette avancée majeure pour la préservation de l'intégrité de l'infrastructure et de celle des biens qui y transitent fait à nouveau du tunnel sous la Manche, déjà une référence mondiale en termes de sécurité, un pionnier. Beaucoup d'infrastructures comparables étudient le projet SAFE pour s'en inspirer. Autre avantage : le coût des assurances, sensiblement réduit depuis l'entrée en service de ce dispositif hautement protecteur.



#### + D'INFOS

pour comprendre comment le projet SAFE a été conduit. Une vidéo pour tout savoir.



## NORMES

### POUR L'INTEROPÉRABILITÉ DES RÉSEAUX FERRÉS EUROPÉENS

**L'entrée en service des stations SAFE favorise aussi le rapprochement des règles propres au Tunnel vers les normes européennes STI** (Spécifications Techniques d'Interopérabilité). Comme les convois qui circulent dans le Tunnel peuvent désormais rapidement atteindre une station SAFE ou l'extérieur, les spécifications actuelles, qui imposent une tenue au feu de 30 minutes (initialement, le temps de rejoindre la surface pour y être secouru), pourraient être modifiées. C'est le cas notamment pour les locomotives qui tractent des trains de marchandises. Aujourd'hui, elles sont tenues d'être équipées de portes coupe-feu capables de résister

30 minutes à un incendie. Cette contrainte pourrait être ramenée à 15 minutes, délai suffisant pour se rendre à une station SAFE ou sortir. Dans ce cas, toutes les locomotives respectant les normes STI (15 minutes) pourraient circuler dans le Tunnel. Ce qui leverait un frein à l'essor du fret ferroviaire entre le Royaume-Uni et la France. Car aujourd'hui, seules les locomotives Class 92, un modèle rare et à l'entretien très coûteux, sont homologuées pour tracter des trains de marchandises dans le Tunnel. L'accessibilité des stations en moins de 15 minutes peut aussi ouvrir la voie à une évolution des spécifications de certains trains de voyageurs en matière de résistance au feu.



**PAGODES**

## VERS UNE HARMONISATION DES MATÉRIELS ROULANTS

Après vingt années d'exploitation du trafic ferroviaire le plus intense au monde, les retours d'expérience et les innovations mises en œuvre permettent de rapprocher progressivement les conditions d'exploitation dans le tunnel sous la Manche et celles des autres réseaux ferroviaires européens. En témoignent en 2011, par exemple, l'homologation de principe des trains de passagers à motorisation répartie ou l'agrément des wagons surbaissés et articulés de type Modalohr, premiers wagons porte-camions sans superstructure autorisés, en fret non accompagné, à emprunter le Tunnel. Dans les Navettes Camions d'Eurotunnel, où un wagon spécialement aménagé, le club-car, les accueille, les chauffeurs voyagent non pas dans mais avec leur camion. Pour éviter tout risque de contact avec la caténaire lors du chargement et du déchargement des camions, les wagons porteurs des Navettes sont équipés de superstructures. Ces équipements lourds, exploités avec intensité et soumis à d'importants efforts, exigent un entretien fréquent et coûteux. C'est vrai notamment pour les wagons porteurs construits par Arbel, dotés d'une superstructure composée à l'origine de quatre pagodes. Eurotunnel développe tout un ensemble d'innovations pour rendre possible la circulation de wagons sans superstructure sur la Liaison Fixe transmanche en continuant de garantir le plus haut niveau de sécurité aux personnes transportées. Les réalisations en cours ont déjà conduit la réglementation à évoluer. Actuellement, seuls trois wagons à l'avant et à l'arrière des Navettes Camions Arbel, soit six sur un total de 32, sont encore équipés de quatre pagodes. Les autres sont agréés par la Commission Intergouvernementale (CIG) avec une seule pagode. La flotte Arbel, composée au total de 292 wagons, est progressivement adaptée : fin 2011, 145 wagons n'avaient plus que deux pagodes et 40 une seule, ce qui permet une réduction très importante des temps et des coûts de maintenance de ces matériels, tout en augmentant leur temps de disponibilité pour l'exploitation.

**GESTION DE RISQUE**

## COUPURE DE LA CATÉNAIRE À QUAÏ

Dans le but de faire circuler en toute sécurité des wagons porte-camions sans superstructure, Eurotunnel réalise également un dispositif de coupure et de mise à la terre de la caténaire au-dessus des quais. C'est uniquement là, en effet, qu'un chauffeur pourrait se rapprocher de la caténaire, en voulant, par exemple, inspecter le haut de son camion. Sa mise en œuvre, une première mondiale, est en fait un vrai challenge technique et nécessite aussi de repenser la planification ferroviaire. Un prototype est en cours de test sur un quai de Folkestone, et s'il donne satisfaction, le système sera déployé sur 12 plates-formes de chargement à Coquelles à Folkestone, d'ici à l'été 2012.

**FERROUTAGE**

## UN WAGON PORTE-CAMIONS PASSE-PARTOUT



À moyen terme, le développement du fret ferroviaire passera par la conception de wagons simples, homologués sur l'ensemble des réseaux, aux normes STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité). Ils seront conçus dans la perspective d'une convergence des différents modes de transport : le feroutage accompagné des Navettes Camions d'Eurotunnel, le feroutage non accompagné (wagons Modalohr) ou le transport combiné (conteneurs voyageant successivement sur wagons et camions). Dans cet esprit, Eurotunnel a engagé des études pour concevoir un futur wagon capable de transporter aussi bien des conteneurs que des remorques de camions et de circuler dans le Tunnel comme en France.

# DES NOUVEAUTÉS POUR PLUS DE FLEXIBILITÉ ET PLUS DE COMPÉTITIVITÉ

## EMBARQUEMENT

### LE CHARGEMENT DES NAVETTES CAMIONS OPTIMISÉ

**En 2011, le taux de remplissage des Navettes Camions a atteint 75 % en moyenne sur toute l'année, au lieu de 67 % l'année précédente.** À partir du 15 novembre, date de l'arrêt des ferries de SeaFrance, l'activité a retrouvé les niveaux de référence de 2007, grâce à une gestion optimisée des départs. Cette performance, synonyme de réduction des coûts et de rentabilité, repose sur différentes innovations : première adaptation, la capacité de chaque navette a été augmentée de près de 7 %, sans achat de nouveaux matériels. Le groupe disposait à l'origine de 16 navettes (6 construites par Breda et 10 par Arbel) dotées chacune de 30 wagons. Une navette Arbel a été détruite dans l'incendie de 2008. Les 9 autres sont devenues 8 navettes à 32 wagons porteurs, deux Breda ont été portées à 32 wagons, les 4 autres restant à 30 wagons ; deuxième adaptation, les temps de chargement et de calage des véhicules ont été améliorés sans nuire à la sécurité, grâce à l'engagement des équipes de terrain qui ont accompli un travail remarquable ; troisième adaptation, Eurotunnel peut choisir de différer un départ d'une ou deux minutes, ce qui permet de charger d'autres camions qui, sinon, seraient contraints de patienter jusqu'au prochain départ.



## TOURISME

### CINQ DÉPARTS PAR HEURE ET DIRECTION POUR LE SHUTTLE

**Une même exigence d'efficacité a présidé à l'organisation, en 2011, d'un cinquième départ par heure et par direction pour Le Shuttle.** Le système de transport a été conçu comme un mécanisme d'horlogerie : sur la boucle entre les deux terminaux, le cycle de chaque Navette Passagers se déroule en exactement 60 mn, dont 26 mn pour décharger et charger le train et 34 mn pour la traversée. Avec huit trains en circulation et un neuvième à l'entretien, on peut donc commercialiser quatre départs par heure dans chaque sens, soit une capacité suffisante pour répondre à la demande moyenne. C'est pourquoi, à l'origine, Eurotunnel a constitué un parc de 9 navettes, ramené à 8,5 en 2005, lorsqu'une demi-navette fut retirée de la circulation et inutilisée depuis.

Comment, dans ces conditions, offrir un cinquième départ ? Tout simplement en s'appuyant sur la dissymétrie des flux de circulation. Par exemple, fin juillet, les Britanniques prennent *Le Shuttle* vers la France et reviennent tous en même temps, à la fin de leurs vacances. Il suffit, dans ces périodes de pointe, de renvoyer à vide, aussitôt arrivées, deux navettes sur quatre dans la direction la moins demandée, pour pouvoir offrir un cinquième départ par heure dans la direction chargée. Mis en place pendant l'été 2011, ce dispositif a permis d'absorber les records de trafic de l'été avec une excellente qualité de service.

## NAVETTES CAMIONS

### UN DÉPART TOUTES LES DIX MINUTES

**L'optimisation de la fréquence des départs présente aussi l'avantage de mobiliser moins de trains.** En période de trafic normal, on n'utilise que dix à onze navettes, rarement douze. Ce qui permet d'envoyer les trois ou quatre autres trains à la maintenance. Mieux entretenu, le matériel roulant est plus fiable et la qualité de service s'en ressent d'autant. À son tour, l'excellente disponibilité des trains autorise à accroître le rythme des circulations en période de pointe, en minimisant le risque d'interruption du trafic en cas de panne.

Il devient possible de porter le nombre de départs à six par heure en alternance : six départs de France vers le Royaume-Uni la première, puis six du Royaume-Uni vers le continent l'heure suivante, soit au total 5,5 départs à l'heure dans chaque sens.

**CAPACITÉ**

## NEUVIÈME NAVETTE PASSAGERS : RETOUR AVANT L'ÉTÉ

**L'ajustement de l'offre de matériel disponible à la croissance de la demande n'aurait pas été possible sans les avancées réalisées par les équipes de maintenance.**

En temps normal, une demi navette est à l'entretien et huit circulent. Pendant les pointes de trafic de 2011, aucune maintenance lourde n'a été programmée, si bien qu'une demi-navette supplémentaire a été rendue disponible pour l'exploitation.

Ainsi, pendant les vingt journées les plus chargées de l'été 2011, le nombre de navettes en circulation a pu être porté à 8,5, sans dégrader la qualité de service et pour un coût d'exploitation pratiquement constant.

Deux projets d'optimisation de la maintenance seront mis en œuvre à partir de 2012 pour pouvoir faire circuler neuf navettes au lieu de huit pendant neuf mois par an. L'Entretien préventif approfondi (EPA), aujourd'hui réalisé par triplettes sera effectué par rame entière à partir de 2012, pour ne plus immobiliser chaque navette qu'un mois par an à compter de 2013.

Parallèlement, la demi navette aujourd'hui sous bâche va être entièrement restaurée. Ce programme a été engagé en 2011 par la rénovation d'une triplette simple pont et un wagon chargeur simple pont livré fin février 2012. La rame complète, qui comprend au total quatre triplettes simple pont et quatre triplettes double pont, devrait être à nouveau disponible d'ici un an.



**PRODUCTIVITÉ**

## LA MAINTENANCE AUSSI À QUAI

**Certaines opérations d'entretien peuvent parfaitement s'effectuer à quai, en économisant les quatre heures nécessaires pour envoyer le convoi concerné en zone de maintenance, auquel s'ajoute le temps d'attente si la place n'est pas disponible à l'atelier.** Dans ce but, deux fosses de 30 mètres de long ont été creusées sur les deux plates-formes de Coquelles les mieux situées pour permettre aux trains de tout type d'y être facilement déplacés sans perturber la circulation sur le terminal. Au-dessus de ces fosses, les voies ont été placées sur des pilotis capables de supporter les convois les plus lourds circulant à 60 km/h, vitesse maximale autorisée sur ces sections du réseau. Véritables ateliers de première maintenance où les techniciens peuvent se déplacer sous les trains, les deux fosses offrent aussi l'avantage de libérer de l'espace en zone de maintenance. Elles sont opérationnelles depuis décembre 2011. Par ailleurs, la mise en place d'une équipe de maintenance de nuit multicompetente, chargée notamment d'intervenir sur les portes coupe-feu, a permis d'accroître de 40 % la disponibilité des ponts des Navettes Passagers.



**MAINTENANCE**

## PRIORITÉ : ACCROÎTRE LA DISPONIBILITÉ

**Plusieurs initiatives innovantes sont en cours pour accroître la disponibilité de chaque navette.** Ainsi,

différents progrès techniques et des avancées dans l'analyse des points faibles des équipements ont permis en 2011 de porter le délai entre deux maintenances légères de 30 à 44 jours pour tout le matériel roulant : locomotives, Navettes Camions et *Le Shuttle*.

Dans le même esprit, les groupes de climatisation des Navettes Passagers, maillon faible, bénéficient d'un programme de rénovation complète, qui doit se terminer en mars 2012. La rénovation du câblage de ces navettes, chantier de grande ampleur, avait, elle, commencé en 2010, par le remplacement des câbles de liaison électrique entre les deux locomotives. Elle s'est poursuivie en 2011 pour les lignes de train de sécurité. Progressivement l'ensemble des 50 à 60 km de câbles qui irriguent chaque wagon devra être revu, dans le cadre du programme d'entretien à mi-vie des Navettes Passagers.



**+ D'INFOS**

à propos des innovations d'Eurotunnel. Le point en images sur les chantiers en cours

# UNE AMÉLIORATION CONTINUE DU SERVICE



## EFFICACITÉ

### RADIOCOMMUNICATIONS NUMÉRIQUES GSM-R

La mise en place d'un système de radiocommunication numérique vise à accroître la sécurité et à gérer le trafic sous la Manche avec encore plus d'efficacité. Le contrat signé avec Alcatel Lucent fin 2009 prévoit l'installation d'un système GSM R, première phase du système ERTMS (European Rail Traffic Management System). Les applications comprennent notamment le dispositif radio Sol Train, les communications entre le centre de contrôle ferroviaire et le conducteur de trains et l'enregistrement des communications.

Dans le cadre d'une coopération renforcée avec les réseaux adjacents et dans un souci d'économies un contrat a été signé en 2011 avec Réseau Ferré de France (RFF) pour mutualiser certains équipements et leur maintenance. Ce partenariat favorise la mise en place d'un réseau européen ouvert et interopérable, qui permettra une utilisation optimale de la capacité disponible dans le Tunnel et simplifiera l'exploitation.

Les trains de la Deutsche Bahn, par exemple, devront circuler sur six réseaux différents pour desservir Amsterdam et Cologne de Londres. Le système de radiocommunication GSM R doit être opérationnel en 2014.

## WEB

### TROIS NOUVEAUX SITES INTERNET

Des informations plus riches et plus facilement accessibles, une navigation rapide et intuitive, un contenu dynamique et un design contemporain : la nouvelle édition des sites Internet a été mise en ligne en février 2011. À la pointe de la technologie et de la convivialité, elle tire parti de toute l'expérience web accumulée pour faciliter la vie de chaque client en le conduisant à l'information recherchée en quelques clics.

Consacré au Shuttle, [www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com) accueille jusqu'à 50 000 visiteurs par jour et enregistre plus de 80 % des réservations pour les Navettes Passagers. Depuis septembre, on peut y accéder également sur un smartphone ou une tablette, selon un format optimisé pour les mobiles.

Sur [www.eurotunnelfreight.com](http://www.eurotunnelfreight.com), les clients des Navettes Camions accèdent, via leur numéro de compte, à l'espace hautement sécurisé réservé aux professionnels. Ils y trouvent tout ce qui leur est utile pour gérer avec souplesse leur trafic transmanche. Enfin, les informations institutionnelles sont disponibles sur [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com). Au total, 700 nouvelles pages ont été créées. Les nouveaux outils logiciels mis en œuvre et l'hébergement des sites en interne apportent plus d'autonomie et une meilleure réactivité dans la mise en ligne de nouveaux contenus.

## FLUIDITÉ

### LE TERMINAL DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE

Les terminaux d'Eurotunnel ont été conçus dans les années 80, inspirés par le modèle autoroutier. Les nouvelles technologies de l'information (smartphones, tablettes, mise en place future de l'écotaxe par télépéage) ouvrent aujourd'hui de nouvelles perspectives, de la réservation à l'embarquement. Le projet Newton s'attache à cette question de la fluidification du trafic, pour commencer sur le terminal de Coquelles. En février 2012, une première adaptation des moyens mis à disposition des fonctionnaires chargés des contrôles frontaliers a permis que le rush au retour des vacances d'hiver des Britanniques s'écoule sans délai.

**FIABILITÉ**

## MÉTÉO HIVERNALE : PARÉ À TOUTE ÉVENTUALITÉ

**Eurotunnel est le seul opérateur transmanche ouvert 24 heures sur 24 et 365 jours par an.** Pour garantir la continuité de son service quelles que soient les conditions météo, le Plan Neige mobilise tout un ensemble de moyens humains et matériels assurant la fluidité et la sécurité de la circulation routière sur les deux terminaux et celle des trains entre Coquelles et Folkestone. Le dispositif a encore été renforcé en 2011 par la définition d'une nouvelle stratégie d'exploitation spécifique lors d'aléas climatiques, ainsi que par l'acquisition de nouveaux matériels de déneigement et de réserves de sel complémentaires. Deux locomotives diesel Krupp ont été achetées en 2010, conjointement avec Eurostar, pour renforcer le parc de machines destinées à tracter vers

l'extérieur les trains en panne dans le Tunnel. Elles sont désormais opérationnelles, après leur adaptation aux conditions spécifiques de circulation de la Liaison Fixe transmanche. D'autre part, 18 réchauffeurs électriques supplémentaires ont été installés sur les appareils de voie des terminaux. Ces dispositifs, qui évitent le blocage des aiguillages par la neige ou la glace, se mettent en marche automatiquement dès que la température descend en dessous de 5 °C. Enfin, les isolateurs en verre qui supportaient la caténaire ont été remplacés par des isolateurs en matériau synthétique dans les zones les plus humides du Tunnel où un peu de poussière peut suffire à déclencher, à tort, une alarme de prévention des courts-circuits.

**TÉLÉPHONIE**

## SMARTPHONES ET TABLETTES DANS LE TUNNEL



**L'infrastructure de télécommunications numériques en cours d'installation va permettre aux passagers du Shuttle et des trains de voyageurs d'utiliser leurs téléphones mobiles dans le tunnel sous la Manche.**

Le réseau GSM-P (2G-3G) utilise les mêmes câbles rayonnant que le réseau de radiocommunications GSM-R dont la pose se déroule début 2012 dans les deux tunnels ferroviaires, en même temps que celle des répéteurs GSM-P.

Deux petits bâtiments sont construits à Sangatte et à Folkestone pour abriter les installations des opérateurs de téléphonie mobile. Les équipements du tunnel Nord seront mis à la disposition des opérateurs britanniques et ceux du tunnel Sud de leurs homologues français. Ainsi, selon le tunnel d'où les voyageurs téléphoneront, ils seront considérés par leur opérateur de mobile comme appelant de France ou de Grande-Bretagne.

Eurotunnel, les opérateurs de télécommunication français Orange, SFR, Bouygues Télécom, Free\* et l'équipementier Alcatel-Lucent ont signé le 6 mars 2012, au ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie une convention pour la réalisation de cet investissement de 14 millions d'euros.

\*Free rejoindra le dispositif en 2017

**TRAFIC**

## L'INFORMATION DES CLIENTS EN TEMPS RÉEL

**Pour Eurotunnel, la qualité de service passe aussi par la précision et la rigueur de l'information diffusée auprès de ses clients.**

Le service « SMS Top 50 », à destination des principaux clients des Navettes Camions, concrétise cette volonté de clarté et d'efficacité. Les clients sont alertés par SMS dès que le parcours d'autoroute à autoroute, depuis l'entrée sur le terminal Eurotunnel jusqu'à son arrivée sur le réseau autoroutier de l'autre côté du Déroit, risque d'être perturbé et de dépasser les 90 mn habituelles. Une telle situation ne survient que très rarement. Plus fréquemment en revanche, des embouteillages peuvent se former sur l'autoroute, par exemple lors d'épisodes neigeux ou lorsque le service des ferries connaît des perturbations, autant d'événements se déroulant hors des sites d'Eurotunnel et sur lesquels le groupe n'a aucune prise. Dans ces situations, Eurotunnel peut décider de refuser les demandes supplémentaires de passages, afin de préserver sa qualité de service nominale pour tous ses clients, notamment ses plus fidèles. Le service des Navettes Camions entre alors en mode « protection de capacité ». Plutôt que de profiter de l'aubaine pour accroître les ventes, les clients sont avertis par mail que, eût égard aux circonstances particulières, le service commercial se voit contraint de refuser temporairement des véhicules supplémentaires, afin de préserver les 90 mn d'autoroute à autoroute. Ils apprécient particulièrement cette transparence.



**ÉNERGIE****EUROTUNNEL CONTRIBUE À L'INTERCONNEXION DES RÉSEAUX ÉLECTRIQUES EN EUROPE**

**Illustrant la vocation européenne du tunnel sous la Manche, lien vital entre les Îles britanniques et le continent, Eurotunnel met cette infrastructure à la disposition d'une grande priorité européenne : l'interconnexion des réseaux de distribution électrique,** afin d'optimiser la distribution d'énergie et améliorer la sécurité de l'approvisionnement.

Le Groupe s'est associé, dans ce but, à la société européenne de capital investissement Star Capital Partners, pour créer une filiale commune, ElecLink détenue à 51 % par Star Capital et à 49 % par Groupe Eurotunnel.

Les deux partenaires prévoient d'investir 250 millions d'euros pour installer dans le tunnel de service deux câbles capables de transporter, en courant continu, donc en toute sécurité, 500 MW de puissance électrique. Les deux câbles, d'une longueur

de 75 km, seront raccordés aux réseaux de transport de RTE en France et du *National Grid* britannique, *via* des usines de conversion où le courant alternatif sera transformé en courant continu pour circuler sous la Manche.

Cette infrastructure permettra aux compagnies d'électricité d'exploiter au mieux l'augmentation régulière de la consommation en France et au Royaume-Uni et de tirer parti des différentiels de prix entre les deux pays selon les heures de la journée.

Le projet, en cours d'agrément auprès des autorités de régulation énergétiques, pourrait être opérationnel en 2015.

Le président de la République française et le Premier Ministre du Royaume-Uni ont communément déclaré, lors du sommet bilatéral du 17 février 2012 à Paris, leur soutien et leurs encouragements au développement d'ElecLink.

**RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT****ACTEUR DE PREMIER PLAN DE L'INNOVATION FERROVIAIRE**

**L'Institut européen de Recherche Technologique pour l'infrastructure ferroviaire a été retenu par l'État comme l'un des six « programmes Investissement d'Avenir »,** sous le nom de Fondation Railenium. Dotée de 550 millions d'euros d'investissements publics, Railenium travaille à la conception d'un système ferroviaire plus durable, plus économique, plus sûr, plus intelligent. Cette démarche doit conduire à la réalisation près de Valenciennes d'un centre d'essai de l'infrastructure, opérationnel à l'horizon 2017. Seul gestionnaire privé d'infrastructure, Groupe Eurotunnel est membre fondateur de ce projet qui réunit, au sein d'une fondation de coopération scientifique, 19 industriels, 8 universités et organismes de recherche de Nord Pas de Calais et de Picardie ainsi que le pôle de compétitivité i-trans. Le groupe, qui démontre depuis 18 ans qu'une infrastructure performante est gage de qualité de service, est déjà un partenaire actif de i-trans depuis l'origine. Chef de file du projet TTSA (*Track Train System Availability*), Eurotunnel anime les recherches sur quatre procédés ou produits permettant de prolonger la vie des rails et d'accroître ainsi la vie des voies de chemin de fer. Eurotunnel participe aussi à un autre projet d'i-Trans consacré à la détection de la fissuration de la tête de rail en vitesse commerciale (Rail 3 T).

**HIGH TECH****CYCLAMEN RENFORCE LA SÛRETÉ À COQUELLES**

**L'installation du système de détection de matières radioactives, en cours d'installation sur le terminal de Coquelles sera achevée avant les Jeux Olympiques de l'été 2012.** Le dispositif est financé par la *UK Border Agency*, autorité britannique en charge des contrôles douaniers et de polices qui s'effectuent exclusivement à Coquelles. Il comprend 11 portiques répartis sur les 8 voies d'accès au *Shuttle* et sur les trois voies réservées aux véhicules qui franchissent le Déroit sur les Navettes Camions.

**EUROPORTE****LE SUIVI DES LOCOMOTIVES PAR GPS**

**Depuis septembre 2011, 50 locomotives d'Europorte sont équipées d'une balise GPS** qui indique en temps réel la position de la machine et envoie tous les paramètres sur l'état de la locomotive. Ce dispositif qui permet à la fois d'informer sans délais les clients et d'optimiser les opérations de maintenance s'inscrit dans la politique d'amélioration continue de la qualité de service, qu'Europorte place au cœur de sa stratégie.



Le site de Samphire Hoe, propriété d'Eurotunnel, transformé en réserve naturelle au pied des falaises de Douvres

# RESPONSABILITÉ

---

La responsabilité sociale de l'entreprise est un des objectifs stratégiques du Groupe. Nous disposons dans ce domaine d'une longue tradition : un système de transport particulièrement respectueux de l'environnement, des actions en faveur du développement économique... Cet engagement est encore renforcé : réserve naturelle de Samphire Hoe, enracinement de la ZAC 1, création du ClFFCO...

---



### ADN

Depuis l'origine, le projet Eurotunnel combine respect de l'environnement et aménagement du territoire.



### PROJET

La responsabilité sociale est aujourd'hui un **objectif stratégique** de l'entreprise.



### TRANSPARENCE

Groupe Eurotunnel publie désormais un **rapport RSE**, dont la première version sera disponible en mai 2012.

# LE GROUPE S'ENGAGE PLUS ENCORE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE

**A**vant même l'émergence du concept de responsabilité sociale et environnementale, la conception de la Liaison Fixe transmanche a associé une logique économique, la mission d'aménagement du territoire et une volonté d'éco-responsabilité :

- Le système de transport minimise les impacts négatifs sur l'environnement. L'ouvrage foré dans la craie bleue, 50 mètres sous le lit de la Manche, évite toute interaction avec l'écosystème marin. Le choix du ferroviaire et de l'alimentation électrique constituent des facteurs majeurs de réduction de l'empreinte carbone de l'activité.

- Le Tunnel contribue de manière significative et mesurable au développement économique et social. La Liaison Fixe transmanche facilite et accélère les échanges. Depuis son entrée en service en 1994, 284 millions de voyageurs et 257 millions de tonnes de marchandises ont transité dans le tunnel sous la Manche, devenu ainsi un lien vital entre le Royaume-Uni et le Continent. Son apport sur les territoires reliés se traduit par la création de 8 500 emplois directs ou indirects dans les régions du Kent et du Nord-Pas-de-Calais et d'infrastructures de premier plan (autoroutes, lignes à grande vitesse...). Dans le cadre de la mission d'aménageur que les pouvoirs publics français lui ont confié, le Groupe a progressivement transformé ses réserves foncières de Coquelles en une Zone d'Aménagement Concertée où se sont installés le dixième plus grand centre commercial de France, un pôle d'activités de loisirs, plusieurs hôtels, un pôle tertiaire et une clinique.

#### UNE STRATÉGIE VOLONTARISTE

À partir de 2005, point de départ de sa réorganisation opérationnelle et de sa

restructuration financière, Eurotunnel a mis en œuvre d'importantes initiatives de responsabilité sociale. Depuis 2009, il construit un groupe dont les activités s'étendent à la gestion d'infrastructure et au transport de marchandises par le rail. À travers ses choix énergétiques et sa stratégie volontariste dans les activités ferroviaires, Eurotunnel apporte sa pleine contribution au développement durable. Le groupe a décidé en décembre 2011 de structurer et d'approfondir sa politique RSE, comme un moyen d'affirmer sa cohérence, d'améliorer l'efficacité de chacune de ses entités et d'assurer leur pérennité.

Le Conseil d'administration a constitué en son sein un comité « Stratégie et développement durable ». Chargé de valider la stratégie proposée par la direction opérationnelle en matière de développement durable, il a entériné les nouveaux objectifs à moyen terme de la politique RSE :

- Réalisation d'un état des lieux RSE par un groupe de travail *ad hoc* au premier trimestre 2012 ;
- Identification des enjeux RSE par un consultant extérieur ;
- Mise en place d'un système de reporting propre à la RSE et commun à l'ensemble des entités ;
- Formalisation, validation, structuration et diffusion de la politique RSE dans le Groupe ;
- Déploiement de la démarche à tous les échelons de l'entreprise.

Ces orientations s'inscrivent dans la continuité de la démarche engagée de longue date qui, au-delà des obligations réglementaires, répond à la volonté de délivrer à l'ensemble des parties prenantes une information aussi complète, objective et transparente que possible. ○



**RESPONSABILITÉ SOCIALE**

## UNE ATTENTION PORTÉE À CHAQUE SALARIÉ

Le groupe s'emploie à développer un environnement de travail favorisant l'épanouissement personnel pour attirer et retenir les meilleurs collaborateurs. Les politiques de ressources humaines sont conçues pour reconnaître l'apport de chacun, selon ses qualifications, son niveau de responsabilité et ses performances individuelles.

**SHAPING OUR FUTURE\***

Une démarche originale de motivation des équipes a été engagée en 2011 avec les 800 salariés britanniques de la Liaison Fixe transmanche avec coaching des managers et rencontres informelles entre la Direction générale et les équipes.

\*Façonnons notre avenir

**MAÎTRISE DE LA SÉCURITÉ**

Première priorité d'Eurotunnel, la sécurité au travail fait l'objet de rendez-vous réguliers au sein des équipes. Au cours de la Journée Sécurité créée en 2011, ces réunions spécifiques se sont tenues simultanément dans toutes les équipes d'Eurotunnel. De son côté, Europorte a lancé une première « Semaine de la sécurité », propice aux échanges et au renforcement de la sécurité des collaborateurs et des clients.



**RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE**

## UN TRANSPORT « BAS CARBONE » PARTAGÉ AVEC LES CLIENTS

Engagé en faveur d'un transport « bas carbone », le groupe développe dans toute la France et le Royaume-Uni une offre globale de transport ferroviaire de marchandises et de services logistiques correspondants. Le Groupe s'engage résolument comme un leader du transport éco-responsable et met son expertise et son leadership au service de ses filiales et de ses clients afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

**RÉDUCTION DE L'IMPACT CARBONE**

Premier et toujours seul opérateur transmanche à avoir réalisé, dès 2007, un bilan carbone, Eurotunnel a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 44 % entre 2006 et 2008, puis à nouveau de 20 % en 2010, ce qui lui a valu le renouvellement du certificat attribué par le *Carbon Trust Standard* début 2011.

Le Groupe tient désormais une comptabilité dynamique de ses émissions de gaz à effet de serre et s'est fixé un objectif permanent de réduction de CO<sub>2</sub> de 3 % par an.

**PLAN D'ÉCONOMIE D'ÉNERGIE**

Dans le domaine crucial de l'énergie, qui concerne à la fois l'engagement environnemental et la maîtrise des coûts d'exploitation, Eurotunnel a déjà réalisé d'ambitieux projets tels que l'alimentation

électrique par la France, le parc éolien de Coquelles, la motorisation hybride de trains de travaux.

Un nouveau plan d'économie d'énergie a été lancé en 2011. Il vise à la fois le renforcement de l'efficacité énergétique et la réduction des consommations.

- Le passage des Navettes Camions de trente à trente-deux wagons, intervenu en 2011, apporte près de 7 % de capacité supplémentaire pour une consommation d'énergie pratiquement identique.
- En 2012, la mise en place dans les locomotives des Navettes d'un wattmètre aidera le conducteur à optimiser son pilotage, avec une économie envisagée d'au moins 1 % sur l'énergie de traction.
- L'optimisation de la circulation de l'air dans les tunnels ferroviaires vise, elle, à réduire la résistance à l'avancement des trains, avec une économie envisagée de 1 % sur l'énergie de traction.

**RÔLE MOTEUR DANS L'ÉLABORATION DES NORMES EUROPÉENNES**

Eurotunnel participe aux travaux du Comité Européen de Normalisation, au sein du groupe de travail chargé de rédiger le projet de norme définissant la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre des services de transport.

**+ D'INFOS**

sur le nouveau centre CIFFCO et son catalogue de formation sur le site [www.ciffco.com](http://www.ciffco.com)



17 septembre 2011 : 800 visiteurs découvrent les installations du tunnel sous la Manche à Coquelles à l'occasion des Journées du Patrimoine

**RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE**

**EN PHASE AVEC TOUTES LES PARTIES PRENANTES**

**Fidèle à son engagement pour un Développement durable, Groupe Eurotunnel prend aussi en considération des préoccupations sociales, environnementales, et économiques** dans ses interactions avec ses différentes parties prenantes, notamment ses clients, fournisseurs, collectivités territoriales, administrations, associations et communautés.

**RECHERCHE ET FORMATION**

- Eurotunnel apporte son expertise à la recherche et à la formation. Il a participé à la création de la Fondation Railenium, l'Institut européen de recherche technologique pour l'infrastructure ferroviaire, installé près de Valenciennes (voir aussi page 28).
- Le Groupe a inauguré officiellement en février 2012, le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO), manifestant ainsi sa volonté de contribuer à la création d'emplois qualifiés, de jouer un rôle moteur dans le développement du ferroviaire, mode de transport propre et de poursuivre son soutien au développement économique de la région de Calais. Pour sa première année, 6 500 heures de formation à la conduite des locomotives, à la sécurité de l'exploitation, à la maintenance, ont été dispensées à 223 stagiaires venus de toute la France.

**ACCOMPAGNEMENT DES CLIENTS TRANSPORTEURS**

Les opérateurs de fret ou de services voyageurs seront tenus, à partir de juillet 2013, de fournir à leur propres clients, par exemple sur les billets de trains, des informations sur l'impact carbone de la prestation fournie. Eurotunnel les accompagne dès aujourd'hui en mettant à leur disposition

toutes les informations utiles. Depuis 2010 déjà, un éco-comparateur est mis à disposition des transporteurs routiers clients d'Eurotunnel, qui leur permet de disposer d'informations fiables et transparentes dans ce domaine.

**PARTICIPATION À LA CRÉATION D'EMPLOIS AIDÉS**

Eurotunnel soutient l'action de Calais Promotion, agence de développement économique du bassin d'emploi de Calais. En 2011, sa contribution de 279 000 euros a permis la création de 135 emplois.

**RELATIONS AVEC LES ASSOCIATIONS DE DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT**

La réserve naturelle de Samphire Hoe, créée avec les 5 millions de mètres cubes de craie extraits du sous-sol de la Manche a accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2011. Eurotunnel travaille avec plusieurs associations britanniques à l'édification sur ce site d'un *educational shelter*, permettant l'accueil des visiteurs scolaires dans le cadre de leurs activités pédagogiques.

**LES JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE**

Pour la première fois de son histoire, Eurotunnel a ouvert les portes de la Liaison Fixe transmanche au grand public, à l'occasion des Journées européennes du patrimoine. Au cours de cette manifestation organisée sous l'égide du ministère de la Culture, avec l'appui de la préfecture du Pas-de-Calais, le site de Coquelles a pu accueillir 800 personnes.



# INFORMATIONS FINANCIÈRES

---

En 2011, le chiffre d'affaires du Groupe a été porté à 845 millions d'euros. Notre gestion très rigoureuse conduit à une profitabilité atteignant 46,6%. Le résultat net est dans le vert, avec un profit de 11 millions d'euros. Enfin, un *Free Cash Flow* de 132 millions d'euros, nous donne de larges marges de manœuvre.

---

## ANALYSE FINANCIÈRE DES RÉSULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL SA

**L**e chiffre d'affaires consolidé de Groupe Eurotunnel SA de l'exercice 2011 est de 845 millions d'euros, en augmentation de 115 millions d'euros (16 %) par rapport à 2010, et de 87 millions d'euros à périmètre constant\*, soit une progression de 11 %\*\*.

L'augmentation des produits d'exploitation résulte de la progression des activités de la Liaison Fixe transmanche et d'Europorte ainsi que de la comptabilisation de 9 millions d'euros au titre de l'indemnisation des pertes d'exploitation consécutives à l'incendie de 2008.

La marge d'exploitation et le résultat opérationnel courant sont en augmentation de 70 millions d'euros, respectivement à 403 millions d'euros et 247 millions d'euros. Le résultat opérationnel est positif de 272 millions d'euros, en amélioration de 85 millions d'euros dont un total de 29 millions d'euros relatifs aux indemnités d'assurance au titre de l'incendie de 2008.

Toutefois, le coût de l'endettement financier brut augmente de 15 millions d'euros principalement à cause de l'effet de l'augmentation des taux d'inflation sur la revalorisation du principal de la tranche indexée de la dette, alors que le montant des intérêts payés reste relativement stable à 211 millions d'euros.

Le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel SA

passé donc d'une perte de 58 millions d'euros pour l'exercice 2010, à un profit de 11 millions d'euros en 2011.

### CHIFFRE D'AFFAIRES

À 687 millions d'euros, le chiffre d'affaires des activités de la Liaison Fixe au cours de l'exercice 2011 est en croissance de 54 millions d'euros (9 %) par rapport à 2010.

Le chiffre d'affaires du segment Europorte s'élève à 158 millions d'euros, en augmentation de 33 millions d'euros, soit une progression de +26 % à périmètre constant.

### Activité de la Liaison Fixe

#### ● Navettes

Le chiffre d'affaires des Navettes d'Eurotunnel (399 millions d'euros) augmente de 10 % en 2011 par rapport à 2010.

D'une part, le marché du transport des **camions** a continué de progresser en 2011 : +5 % par rapport à 2010. Il reste néanmoins toujours inférieur d'environ 12 % au niveau observé en 2007, avant la crise économique. Le nombre de camions transportés par les Navettes en 2011 a progressé de 16 % par rapport à 2010 et la part de marché transmanche du service Navettes Camions a augmenté de 3,6 points pour atteindre plus de 38 % et se stabiliser à un niveau similaire à celui d'avant l'incendie de 2008.

D'autre part, en ce qui concerne le transport des **voitures**, on observe une légère contraction du marché (-0,4 %) en 2011 par rapport à 2010, année faste pour le transport terrestre en raison de l'éruption du volcan islandais qui avait pénalisé l'aérien. Malgré cette tendance, le trafic du *Shuttle* continue de progresser ; le nombre de voitures transportées en 2011 est en augmentation de 6 % et sa part de marché est en amélioration d'environ 3 points à plus de 46 %.

#### ● Réseau ferroviaire

L'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les trains de voyageurs Eurostar et par les trains de fret des entreprises ferroviaires génère un revenu de 278 millions d'euros en 2011, soit une augmentation de 7 % par rapport à 2010.

En 2011, le nombre de voyageurs Eurostar empruntant le Tunnel, en atteignant 9,68 millions, a connu une hausse de 1,6 % par rapport à 2010. Après une année 2010 marquée par des perturbations à répétition du fret ferroviaire et la disparition des services de wagons isolés, le développement de nouveaux services de trains de marchandises empruntant le Tunnel a permis en 2011 une croissance du trafic de 14 % en nombre de trains par rapport à 2010. Cette croissance s'explique par la création de nouvelles dessertes intermodales et, par l'apport ponctuel du transport d'acier aux deuxième et troisième trimestres.

### Activité du segment Europorte

En nette progression, le chiffre d'affaires d'Europorte (158 millions d'euros en 2011) qui

rassemble les filiales ferroviaires du Groupe est porté par le démarrage de nouveaux contrats et une reprise des volumes sur les contrats existants, principalement pour les activités de GB Railfreight et d'Europorte France.

### MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)

La marge d'exploitation s'établit à 403 millions d'euros (+21 % par rapport à 2010), dont 9 millions d'euros comptabilisés en 2011 au titre des indemnités d'assurance relatives aux pertes d'exploitation consécutives à l'incendie de septembre 2008.

### Achats et charges externes

Les achats et charges externes en 2011 se montent à 267 millions d'euros, soit une augmentation de 16 millions d'euros, +7 % à périmètre constant qui résulte :

- d'une hausse des coûts d'exploitation des filiales d'Europorte de 24 millions d'euros liée à la croissance de leurs activités et à l'investissement en matière de formation des conducteurs en vue du démarrage des nouveaux services en 2012 et au-delà ;

- d'une diminution de 8 millions d'euros des coûts de la Liaison Fixe due essentiellement à une baisse des primes d'assurance et des taxes locales françaises, concomitante d'une légère augmentation des coûts de l'énergie et de la maintenance.

### Charge de personnel

Les charges de personnel en 2011 se montent à 184 millions d'euros, elles augmentent de 11 millions d'euros à périmètre constant, dont 2 millions d'euros pour la Liaison Fixe et 9 millions d'euros pour Europorte et ses filiales, reflétant l'augmentation des effectifs qui répond à la croissance des activités.

### RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

Les dotations aux amortissements de l'exercice 2011 sont restées stables par rapport à 2010, l'augmentation résultant de l'investissement en matériel roulant pour les filiales d'Europorte étant compensée par une légère baisse des autres amortissements.

Les autres produits opérationnels nets de 25 millions d'euros sont constitués essentiellement d'un montant de 20 millions d'euros au titre de l'indemnisation définitive du matériel roulant considéré non réparable à la suite de l'incendie de 2008 et mis au rebut au cours des exercices 2008 et 2009.

Le résultat opérationnel de l'année 2011 est positif de 272 millions d'euros contre 187 millions d'euros en 2010.

### COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

Les produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie sont en diminution de 3 millions d'euros en 2011, correspondant aux intérêts de retard reçus en 2010 sur un remboursement de TVA britannique,

### POUR EN SAVOIR PLUS

- Les chiffres relatifs à l'exercice 2010 tiennent compte de l'activité de GB Railfreight Limited (GBRf) à partir de sa date d'acquisition le 28 mai 2010. Afin de permettre une meilleure comparaison entre les exercices 2010 et 2011 dans cette analyse, la phrase « à périmètre constant » signifie la prise en compte, dans les chiffres comparatifs, du chiffre d'affaires (28 millions d'euros) et des charges d'exploitation (27 millions d'euros) de GBRf pour la période janvier à mai 2010.

- 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 29 février 2012 et ont été certifiés par les commissaires aux comptes.

- Pour une compréhension complète de cette analyse, le lecteur peut se référer aux chapitres et paragraphes 9., 10. et 20.3.1. du Document de référence 2011 accessible sur [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)

partiellement compensés par 0,8 million d'euros d'intérêts reçus sur les obligations à taux variable achetées au second semestre 2011.

À 268 millions d'euros pour l'exercice 2011, le coût de l'endettement financier brut est en augmentation de 15 millions d'euros par rapport à 2010 à taux de change constant à cause du niveau élevé du taux d'inflation britannique (5,4 % sur 2011 à comparer à une moyenne de moins de 3 % sur la période 2007 à 2010 et lié, en particulier, à l'impact de la hausse de la TVA britannique) et de sa répercussion sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière.

L'augmentation des charges d'intérêt est sans incidence sur les flux de trésorerie lié aux intérêts payés en 2011 sur l'emprunt à long terme et sur les contrats de couverture associés, qui restent relativement stable à 211 millions d'euros ; l'impact de l'indexation du principal ne donnant lieu à une sortie de trésorerie que lors de son remboursement.

#### RÉSULTAT NET

Le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel SA de l'exercice 2011 est un profit de 11 millions d'euros, à comparer à une perte de 58 millions d'euros pour l'exercice 2010.

#### TRÉSORERIE

Le *Free Cash Flow* généré en 2011 s'élève à 132 millions d'euros<sup>\*\*\*</sup>. Au 31 décembre 2011, la trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'élevaient à 276 millions d'euros contre 316 millions d'euros au 31 décembre 2010, après l'achat d'obligations à taux variable pour un montant de 128 millions d'euros, le rachat des actions propres pour un montant de 40 millions d'euros et des dépenses d'investissements d'un montant de 98 millions d'euros. ○

### COMPARAISON DES COMPTES DE RÉSULTATS DES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2011 ET 31 DÉCEMBRE 2010

EN MILLIONS D'EUROS	2011	2010** recalculé	% variation 2011/2010	2010 publié
Taux de change €/£	1,148	1,148		1,169
Navettes Eurotunnel	399	362	+10 %	366
Réseau ferroviaire	278	261	+7 %	263
Autres revenus	10	10	=	10
<b>Sous-total Liaison Fixe</b>	<b>687</b>	<b>633</b>	<b>+9 %</b>	<b>639</b>
Europorte	158	97	+63 %	98
<b>Chiffre d affaires</b>	<b>845</b>	<b>730</b>	<b>+16 %</b>	<b>737</b>
Autres produits (indemnités d'assurance pour pertes d'exploitation)	9	0		0
<b>Total produits d exploitation</b>	<b>854</b>	<b>730</b>	<b>+17 %</b>	<b>737</b>
Achats et charges externes	-267	-232	+15 %	-235
Charges de personnel	-184	-165	+12 %	-166
<b>Marge d exploitation (EBITDA)</b>	<b>403</b>	<b>333</b>	<b>+21 %</b>	<b>336</b>
Amortissements	-156	-156	=	-156
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>247</b>	<b>177</b>	<b>+40 %</b>	<b>180</b>
Autres produits opérationnels nets	25	10		10
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>272</b>	<b>187</b>		<b>190</b>
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	4	7		7
Coût de l'endettement financier brut	-268	-253	+6 %	-255
Coût de l'endettement financier net	-264	-246	+7 %	-248
Autres produits financiers nets et impôts	3	1		1
<b>Groupe Eurotunnel : Résultat net : bénéfice / (perte)</b>	<b>11</b>	<b>58</b>		<b>57</b>

\* C'est-à-dire après retraitement du chiffre d'affaires de GB Railfreight des cinq premiers mois de 2010 pour un montant de 28 millions d'euros et des charges d'exploitation pour 27 millions d'euros.

\*\* Afin de permettre une meilleure comparaison entre 2010 et 2011, les chiffres du compte de résultat de 2010 ont été recalculés au taux de change de 2011, soit 1 £ = 1,148 €.

\*\*\* Le *Free Cash Flow* tel que définit par le Groupe est le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles, diminué du flux de trésorerie lié aux activités d'investissement (hors acquisition de titres de participation) et du flux de trésorerie net relatif au service de la dette (emprunt à long terme et contrat de couverture de taux) et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers).

## Groupe Eurotunnel SA

Société Anonyme au capital de 224 228 851,60 €  
483 385 142 R.C.S. Paris  
3, rue La Boétie  
75008 Paris - France  
[www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)

**EUROTUNNEL**  
[www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com)  
[www.eurotunnelfreight.com](http://www.eurotunnelfreight.com)

**SIÈGE D'EXPLOITATION**  
BP 69  
62904 Coquelles Cedex  
France

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

**CIFFCO**  
Centre International de Formation  
Ferroviaire de la Côte d'Opale  
BP 10186  
62104 Calais Cedex  
France  
[www.ciffco.com](http://www.ciffco.com)

**EUROPORTE**  
[www.europorte.com](http://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

**EUROPORTE PROXIMITÉ**  
Rue Louis Chauveau  
70100 Arc-les-Gray  
France

**GB RAILFREIGHT**  
15-25 Artillery Lane  
London E1 7HA  
Royaume-Uni  
[www.gbrailfreight.com](http://www.gbrailfreight.com)

**EUROPORTE CHANNEL**  
Terminal France Eurotunnel  
Bâtiment C6  
BP 69  
62904 Coquelles Cedex  
France

