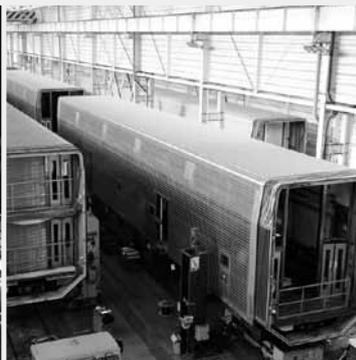

GROUPE EUROTUNNEL

RAPPORT RESPONSABILITÉ SOCIALE DE L'ENTREPRISE 2011

RESPONSABILITÉ / SOCIALE, ENVIRONNEMENTALE ET SOCIÉTALE



2011

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE

Pages 12 > 16

**GROUPE EUROTUNNEL,
UN LEADER EUROPÉEN DU TRANSPORT
ÉCO-RESPONSABLE**

- Énergie : Plus d'efficacité, moins de coûts
- Empreinte carbone : -3% par an
- Eau : modération des consommations, qualité du traitement
- Déchets : collecte sélective et valorisation systématisée
- Air : des locomotives à pot catalytique dès 2007
- Bruit : normes respectées et soutien aux clients
- Nature : sur ses sites, Eurotunnel préserve la biodiversité

GOVERNANCE

Page 03

- Message du Président

TRAJECTOIRE

Pages 04 > 06

UNE ENTREPRISE RESPONSABLE DEPUIS TOUJOURS

- Un acteur majeur du développement économique du territoire
- La protection de l'environnement dans les gènes d'Eurotunnel
- Dix-huit ans d'exploitation toujours plus responsable
- Une démarche de RSE structurée à l'échelle du Groupe

RESPONSABILITÉ SOCIALE

Pages 07 > 11

UNE ATTENTION PORTÉE À CHAQUE SALARIÉ

- L'effectif s'accroît au rythme des nouvelles activités
- Des relations sociales pleines d'initiatives
- Une organisation du travail adaptée à la saisonnalité de l'activité
- Un budget important consacré à la formation
- La sécurité des salariés, une exigence de chaque instant
- Égalité entre chaque salarié, diversité du recrutement
- Des actions gratuites et Plan d'épargne entreprise

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE

Pages 17 > 19

**UN PARTENAIRE ENGAGÉ DU TERRITOIRE
ET DE LA COMMUNAUTÉ**

- Les atouts du transport « bas carbone »
- Une expertise au service de la communauté
- Un impact majeur sur les territoires
- En phase avec toutes les parties prenantes
- Eurotunnel et le sport

“ Groupe Eurotunnel est une entreprise privée qui conduit une stratégie de long terme pour le bénéfice de tous. ”

Madame, Monsieur,

J'ai le plaisir de vous inviter à la lecture du Rapport de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE), le premier de cette ampleur réalisé par Groupe Eurotunnel.

Ce document présente les caractéristiques, les initiatives et les principaux indicateurs permettant de mesurer notre contribution volontaire aux enjeux du Développement durable. Il cherche à montrer comment Groupe Eurotunnel parvient à conjuguer les préoccupations économiques, environnementales et sociales dans ses activités, mais aussi dans ses relations avec toutes ses parties prenantes. Il dit, de la manière la plus transparente, la place faite à l'Homme, à la nature et au territoire dans nos décisions, nos succès, nos projets.

Depuis toujours, la RSE est au cœur d'Eurotunnel : le respect de l'environnement, l'ancrage local, le lien économique et culturel ont été les moteurs du projet du tunnel sous la Manche. Le rêve devenu réalité, après dix-huit années d'exploitation, alors que nous franchirons en 2012 le cap symbolique des 300 millions de voyageurs, je peux assurer que cet engagement

d'origine n'a pas été démenti, mais renforcé : les priorités données à la sécurité et à la qualité de service, les performances atteintes en matière énergétique et environnementale, les standards élevés dans le domaine social en sont la preuve. Et le développement de Groupe Eurotunnel depuis 2009 dans les métiers du transport des marchandises et de la gestion d'infrastructure a intégré cette dimension responsable : l'ensemble des entités du groupe travaillent à offrir des solutions de transport durable et cette ambition commune nous fédère.

Autrement dit, Groupe Eurotunnel est une entreprise privée qui conduit une stratégie de long terme pour le bénéfice de tous : clients, salariés, fournisseurs, actionnaires, communauté...

Cette feuille de route exige de l'audace : les pionniers qui imaginèrent le Tunnel, ceux qui le construisirent n'en manquaient pas.

Nous voulons garder cet esprit, moteur de croissance : anticiper, innover, se développer.

Une audace partagée avec nos salariés qui – grâce à un management de terrain – cultivent le goût de la performance quotidienne et du résultat ; une audace partagée avec les communautés proches de Groupe Eurotunnel, partenaires du développement économique et du respect de l'environnement ; une audace partagée avec nos actionnaires qui savent que la responsabilité de l'entreprise est aujourd'hui une valeur essentielle.

Bien sincèrement,

JACQUES GOUNON,
27 avril 2012



GOVERNANCE

Le comité Stratégie et
Développement durable
du Conseil d'administration

Tim Yeo,
président

Philippe Camu

Philippe Vasseur

Jacques Gounon





ORIGINE

Par nature, le projet de tunnel sous la Manche a intégré, en plus d'une logique économique, une volonté d'éco-responsabilité et une mission d'aménagement du territoire.



BILAN

Dix-huit années d'exploitation de la Liaison Fixe transmanche et le développement depuis 2009 du Groupe font une place de plus en plus large aux enjeux du Développement durable.



TRANSPARENCE

Les indicateurs extra-financiers mesurant les efforts d'Eurotunnel en matière de RSE sont, autant que possible, communs à toutes les entités du Groupe et font l'objet d'une publication dans ce Rapport spécifique ainsi que dans le Document de référence visé par l'AMF.

UNE ENTREPRISE RESPONSABLE DEPUIS TOUJOURS

La responsabilité sociale de l'entreprise (RSE), comprise comme sa contribution volontaire aux enjeux du Développement durable, est devenue l'un des objectifs stratégiques de Groupe Eurotunnel, qui dispose déjà dans ce domaine d'atouts intrinsèques, d'une longue tradition et de savoir-faire avérés.

Car dès sa conception, et avant même l'émergence du concept de RSE, le projet de

Liaison Fixe transmanche a associé une logique économique, la mission d'aménagement du territoire et une volonté d'éco-responsabilité.

UN ACTEUR MAJEUR DU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE DU TERRITOIRE

Plus de 284 millions de voyageurs et de 257 millions de tonnes de marchandises depuis 1994 ! Les chiffres parlent d'eux-mêmes : le

tunnel sous la Manche s'est imposé comme un lien vital entre la Grande-Bretagne et le continent. L'activité économique qu'il génère se concrétise notamment par la création de 8 500 emplois directs ou indirects dans les régions du Kent et du Nord-Pas-de-Calais¹ et la réalisation d'infrastructures de premier plan, telles que de nouvelles autoroutes, des lignes ferroviaires à grande vitesse, des gares internationales...

Investi par les pouvoirs publics français d'une mission d'aménageur, Eurotunnel a progressivement transformé une partie de ses réserves foncières à Coquelles en une Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) de 700 hectares. Outre le terminal Eurotunnel, elle accueille le dixième plus grand centre commercial de France (7 millions de visiteurs par an), des concessions automobiles, un cinéma multiplex de douze salles, une quinzaine de restaurants et un pôle hôtelier du groupe Accor.

LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LES GÈNES D'EUROTUNNEL

Le tunnel sous la Manche se compose de deux tunnels ferroviaires mono-voie et d'un tunnel de service qui s'étendent tous trois sur 50 km entre Coquelles (Pas-de-Calais) et Folkestone (Kent), dont 38 km sous la mer. L'ensemble a été foré dans la craie bleue, à une profondeur moyenne de 40 m sous le lit de la Manche. Il évite ainsi toute interaction avec l'écosystème marin.

Le choix du ferroviaire et de l'alimentation électrique pour ce système de transport optimise la consommation énergétique et minimise l'empreinte carbone de l'activité. Il a été scientifiquement démontré que le transport d'un camion franchissant le Déroit à bord d'une Navette d'Eurotunnel émet jusqu'à vingt fois moins de gaz carbonique (CO₂) dans l'atmosphère que s'il emprunte un ferry².

La volonté de prévenir les conséquences de l'activité de l'entreprise sur l'environnement s'était déjà concrétisée dès la construction du Tunnel. En témoigne, par exemple, la création de réseaux séparatifs de collecte des eaux pluviales et des eaux résiduaires et l'installation de stations de traitements des eaux usées. Dans le même



La Liaison Fixe, un système de transport respectueux de l'environnement par nature.

esprit, environ cinq millions de mètres cube de craie bleue extraits lors du creusement des trois tunnels ont permis de créer de toutes pièces la réserve naturelle de Samphire Hoe, au pied des falaises de Douvres. Cet espace de trente hectares gagné sur la mer est un modèle de biodiversité. Il a reçu sept *Green Flags* (« Pavillon vert ») consécutifs depuis 2005, date de création de ce prix qui récompense les espaces naturels les mieux préservés d'Angleterre et du Pays de Galles. En France, le site de « Fond Pignon » a accueilli lui aussi plus de cinq millions de m³ de déblais extraits par les tunneliers pendant la construction. « Revégétalisé » par Eurotunnel, il est devenu un espace naturel protégé totalement intégré dans le paysage du Cap Blanc-Nez et très apprécié des oiseaux migrateurs. La gestion écologique de ce site a été confiée au Conservatoire du Littoral.

D'autre part, afin de limiter les nuisances sonores, la boucle ferroviaire du terminal de Folkestone a été couverte dès l'origine et des travaux d'insonorisation dans les habitations proches menés. À Sangatte, dans le même but, l'usine de réfrigération de Sangatte est entourée d'un talus anti-bruit.

Le fait que le Tunnel est sans conteste le moyen de transport le plus respectueux de l'environnement pour traverser la Manche avec un véhicule prend une importance croissante sur le plan économique. Avec plus de 17 millions de camions transportés depuis l'origine, Eurotunnel s'affirme, de très loin, comme le leader mondial du feroutage, une des solutions d'avenir pour réduire les émanations de CO₂ du transport des marchandises. Les Navettes Eurotunnel franchissent le Déroit en seulement 35 mn, au lieu de 75 mn pour les ferries. À la sortie, les camions venant de France arrivent directement sur l'autoroute M20, avec 25 km de moins à parcourir jusqu'à Londres qu'en débarquant d'un ferry à Douvres.

De plus, le système de transport n'utilise que de l'électricité décarbonée, une source d'énergie qui n'émet pratiquement pas de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. Les tarifs d'Eurotunnel sont donc indépendants des variations des prix des hydrocarbures fossiles. Ils ne seront donc pas affectés par l'évolution des prix du fuel ni par celle des taxes environnementales qui pèsent de plus en plus sur les coûts d'exploitation des ferries.

8500

EMPLOIS
directs, indirects ou induits générés par le tunnel sous la Manche dans le Calaisis et le Kent.



Trois éoliennes sur le site d'Eurotunnel à Coquelles produisent l'électricité pour l'équivalent de 2 000 foyers.

DIX-HUIT ANS D'EXPLOITATION TOUJOURS PLUS RESPONSABLE

Dès l'ouverture de l'exploitation commerciale, en 1994, l'engagement d'Eurotunnel en faveur d'un développement durable s'est traduit notamment par :

- La mise en place d'une politique de ressources humaines favorisant le développement professionnel et l'épanouissement personnel de chaque collaborateur ;
- Le renforcement des politiques d'économies d'énergie, de gestion des déchets, de traitement de l'eau, de contrôle du bruit, de développement de la biodiversité ;
- Des actions de sensibilisation des clients, des fournisseurs et des salariés du Groupe aux enjeux environnementaux.

Pour améliorer son organisation environnementale et accroître la maîtrise des impacts de ses activités, le Groupe instaure en 2000 son Système de Management Environnemental (SME). Fondé sur les exigences de la norme ISO 14 001, il est totalement intégré au système de gestion de la qualité de l'entreprise. Eurotunnel a rendu compte des avancées réalisées dans son Rapport Environnement publié chaque année depuis 2002 (en toute transparence, ces documents restent accessibles sur www.eurotunnelgroup.com).

Avec le lancement en 2005 de la réorganisation opérationnelle et de la restructuration financière

d'Eurotunnel, les initiatives de responsabilité sociale du Groupe prennent une nouvelle dimension. Un bilan carbone est réalisé dès 2006, année qui voit aussi la création de la direction de la Sécurité et du Développement durable. La signature de la charte Planète Gagnante avec l'ADEME, Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, en septembre 2007, officialise l'engagement du Groupe. Il se traduit par la définition d'un programme en sept points :

- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et accroître les économies d'énergie ;
- Protéger l'air ;
- Maîtriser les consommations d'eau ;
- Optimiser la gestion et la valorisation des déchets ;
- Développer la biodiversité et les espaces naturels ;
- Sensibiliser les parties prenantes et partager les bonnes pratiques ;
- Rendre compte des avancées réalisées chaque année.

Eurotunnel fut ainsi le premier opérateur transmanche à réaliser, en 2007, un bilan carbone, et il reste le seul à ce jour à avoir publié un tel document. Entre 2006 et 2008, le Groupe a réduit ses émissions de gaz à effet de serre de 44 %, puis à nouveau de 20 % en 2010. Cette performance tient principalement à la mise en

-55%

C'EST LA RÉDUCTION de l'empreinte carbone de la Liaison Fixe transmanche depuis 2006.

>>>

œuvre d'un dispositif d'alimentation de l'ensemble de la caténaire par la sous-station électrique française. Cette installation, qui a nécessité la pose de 140 km de câbles supplémentaires, permet de ne consommer, comme énergie de traction, que de l'électricité décarbonée, une source qui n'émet pratiquement pas de gaz à effet de serre dans l'atmosphère. L'entreprise n'a pas cessé depuis d'améliorer son bilan carbone par exemple en concevant des wagons de travaux à propulsion hybride ou en augmentant la capacité de ses Navettes Camions à 32 véhicules au lieu de 30 sans coût énergétique supplémentaire. La poursuite des politiques d'économies d'énergie, de protection de l'air, de gestion des déchets, de l'eau, de contrôle du bruit enregistre, elle aussi, des progrès significatifs. Ainsi, les locomotives diesel des trains de travaux sont équipées de pots catalytiques depuis 2007 et certains wagons de travaux sont dotés d'une motorisation hybride (diesel et électrique). Trois éoliennes produisent de l'énergie renouvelable sur le site de Coquelles (Pas-de-Calais). Le bilan en termes de développement de la biodiversité est salué par de nombreuses distinctions en France et au Royaume-Uni. La mise à la disposition des transporteurs, sur le site Internet d'Eurotunnel, d'un outil qui leur permet de comparer les émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transport transmanche illustre la volonté du Groupe de sensibiliser ses clients, fournisseurs et salariés aux enjeux du développement durable.

Depuis 2009, Eurotunnel construit un groupe, étendu aux activités de gestion d'infrastructure et de transport de marchandises par le rail, en France et au Royaume-Uni : par ses choix énergétiques et sa stratégie volontariste de développement des activités ferroviaires, il œuvre pour une évolution nécessaire des modes de transport et offre une large gamme de prestations de services à caractère durable.

UNE DÉMARCHE DE RSE STRUCTURÉE À L'ÉCHELLE DU GROUPE

Le Groupe a décidé en décembre 2011 de structurer et d'approfondir sa politique de responsabilité sociale et environnementale, comme un moyen d'affirmer sa cohérence, d'améliorer l'efficacité de chacune de ses entités et d'assurer leur pérennité. Cette structuration répond à la volonté de fédérer les salariés, les clients et les fournisseurs autour de valeurs communes.

Eurotunnel s'inscrit dans une démarche volontariste de responsabilité sociale et environnementale, se fixe en toute transparence des objectifs précis, se donne les moyens de les atteindre et met en œuvre une méthodologie rigoureuse qui permettra une évaluation publique et précise des actions réalisées.

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 moitié 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 du respect et de l'anticipation des obligations réglementaires, répond à la volonté de délivrer à l'ensemble des parties prenantes une information aussi complète, objective et transparente que possible.

Un système de reporting précis et détaillé se déploie de manière progressive, compte tenu des acquisitions récentes qui ont modifié le périmètre du Groupe. Pour 2011, Eurotunnel s'est efforcé de fournir, chaque fois que cela a été possible et pertinent, des informations couvrant l'ensemble des activités. Les indicateurs et les informations qualitatives sont en général fournis sur des bases comparables pour les différentes entités (Liaison Fixe, filiales françaises d'Europorte, GB Railfreight au Royaume-Uni) et permettent une vue homogène et consolidée. Dans ce but, les collecteurs de données ont reçu des fiches détaillant la définition précise de chacun des principaux indicateurs, ses règles de calculs, ses sources et règles de collecte.

Cette méthode a été appliquée en 2012 pour les activités de l'année précédente de la Liaison Fixe, elle sera étendue l'année prochaine aux filiales Europorte. Leur taille et leurs activités, sensiblement différentes de celle de la Liaison Fixe, exigent en effet un délai supplémentaire pour y déployer le processus de reporting. D'autant que ces entités se différencient encore par leurs systèmes informatiques, leurs méthodes de suivi et des réglementations spécifiques. ○

1-Étude d'impact réalisée en 2004 avec le Syndicat mixte de la Côte d'Opale, l'Université du Littoral et l'Université du Kent à Canterbury.

2-Étude réalisée par le cabinet JMJ Conseil comparant les hypothèses d'émissions moyennes de CO₂ et polluants des trafics fret et tourisme entre Eurotunnel et les ferries du Détroit du Pas-de-Calais pour la période du 1^{er} janvier 2009 au 31 août 2010.



Le mode ferroviaire et la traction électrique, clés d'un transport bas carbone et économe en énergie.

RESPONSABILITÉ SOCIALE



Dans toutes les entités du Groupe, un environnement de travail favorisant le développement personnel.

UNE ATTENTION PORTÉE À CHAQUE SALARIÉ

Dans chacune de ses composantes, Groupe Eurotunnel s'attache à construire un environnement de travail favorisant le développement et l'épanouissement personnel de ses salariés, afin d'attirer et retenir les collaborateurs compétents et motivés. Les politiques ressources humaines reconnaissent l'apport de chaque employé, compte tenu de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et de ses performances individuelles.

Les salariés du Groupe sont employés par différentes sociétés, dont :

- ESGIE pour la plupart des salariés dont l'activité est rattachée à la Liaison Fixe transmanche en France, en Allemagne, en Hollande et en Espagne;

- ESL pour les salariés dont l'activité est rattachée à la Liaison Fixe au Royaume-Uni;

- Les différentes filiales Europorte pour les salariés relevant des activités de transport de fret ferroviaire et de gestion d'infrastructure. Depuis le lancement, en 2005, de la réorganisation opérationnelle et de la restructuration financière d'Eurotunnel, les effectifs de la Liaison Fixe, soit deux tiers du Groupe, sont restés stables : 2 293 salariés au 31 décembre 2011 pour 2 263 au 31 décembre 2006. La progression (+ 40,3%) de l'effectif du Groupe qui comptait 3 465 collaborateurs fin 2011 tient donc essentiellement à l'acquisition des filiales Europorte et à leur développement.

La politique de recrutement s'efforce d'adapter le niveau des effectifs aux justes besoins créés par les activités. En 2011, la forte croissance des activités des filiales de fret ferroviaire s'est accompagnée notamment de la formation et de l'engagement d'une centaine de conducteurs de trains de marchandises.

Eurotunnel attache une grande importance à l'ouverture culturelle des candidats au recrutement, à leur capacité à travailler en équipe et à leur envie d'entreprendre. L'attachement des salariés à leur entreprise se traduit par un taux de rotation très faible : 2,7 % en 2011 pour le personnel de la Liaison Fixe et 4,8 % en moyenne pour l'ensemble du Groupe. ○

384

NOUVEAUX COLLABORATEURS
d'Eurotunnel recrutés en 2011, principalement pour les nouvelles activités du Groupe dans le transport ferroviaire et la gestion d'infrastructures.



EMPLOI

Groupe Eurotunnel compte désormais 3 465 salariés, la croissance de l'effectif total étant principalement liée au développement d'Europorte.



SÉCURITÉ

Objet d'une démarche d'amélioration continue, la sécurité des clients, des salariés, des sous-traitants et de l'ensemble des parties prenantes est la première priorité de Groupe Eurotunnel.



FORMATION

Près de 100 000 heures de formation ont été dispensées aux salariés du Groupe en 2011, y compris au sein du CIFFCO, centre entièrement dévolu aux métiers ferroviaires, création de Groupe Eurotunnel.



ÉGALITÉ

Des accords sont en vigueur dans le Groupe pour l'égalité professionnelle hommes-femmes, l'insertion des travailleurs handicapés, le maintien de l'emploi des seniors...



PARTICIPATION

Pour que les salariés soient pleinement associés aux objectifs et à la performance économique du Groupe, chacun a reçu gratuitement 200 actions en 2011, soit 660 400 actions distribuées au total.

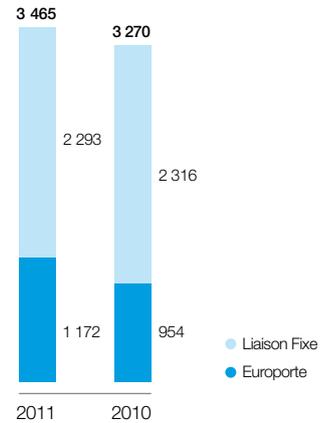
82 132

MILLIONS D'EUROS
C'est la masse salariale brute de Groupe Eurotunnel en France dont 57 716 millions d'euros pour la Liaison Fixe.

42 228

MILLIONS DE LIVRES STERLING
C'est la masse salariale brute de Groupe Eurotunnel au Royaume-Uni dont 25 243 millions de Livres Sterling pour la Liaison Fixe.

ÉVOLUTION DE L'EFFECTIF PAR ACTIVITÉ



EMPLOI

L'EFFECTIF S'ACCROÎT AU RYTHME DES NOUVELLES ACTIVITÉS

Groupe Eurotunnel valorise et récompense de manière équitable la contribution de chacun aux succès de l'entreprise. L'objectif essentiel des différents dispositifs mis en place est l'amélioration de la performance du Groupe au travers de l'évolution des compétences et des comportements du personnel.

Le Groupe veille à la plus grande équité de traitement entre les salariés de ces différentes entités, compte tenu de la disparité des activités, l'histoire propre de chaque société, les différentes législations sociales et les écarts entre les taux d'inflation nationaux.

LIAISON FIXE TRANSMANCHE

Les salariés d'ESGIE, employeur des salariés de la Liaison Fixe en France, ont bénéficié d'une augmentation collective des salaires et primes de 1,8 % pour 2011, aux termes d'un accord unanime avec les organisations syndicales. Pour 2012, la même unanimité a prévalu pour une augmentation collective des salaires de base de 2,6 % (avec un minimum de 50 € bruts par mois) et de toutes les primes liées aux conditions de travail.

Société de droit français, ESGIE organise la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences (GPEC) de son personnel non cadre au sein d'un « parcours de métiers » qui permet un développement et une progression tout au long de la présence dans l'entreprise, avec une visibilité sur l'ensemble de la carrière. Au total, en plus de l'augmentation collective, 491 employés d'ESGIE ont bénéficié en 2011 d'une progression de leur rémunération, au titre du parcours de métiers, d'une promotion ou d'une augmentation individuelle.

Les salariés d'ESL, employeur des collaborateurs de la Liaison Fixe au Royaume-Uni, ont obtenu pour 2011 une progression collective des salaires et primes liées aux conditions de travail de 3,25 % aux termes de la négociation avec l'organisation syndicale *Unite*. En 2012, au terme de la négociation conduite jusqu'en avril, l'augmentation est de 3,75 %. Chez ESL, la structure des rémunérations se fonde sur le *Rate for the job*, suite à l'accord conclu en juillet 2007 avec les représentants du personnel. En 2011, 113 salariés ont reçu une augmentation de leur rémunération

dont 68 dans le cadre de *Rate for the job*, 30 pour des augmentations individuelles et 15 à l'occasion d'une promotion. L'ensemble du personnel d'ESGIE et d'ESL peut également recevoir une prime d'un montant maximum de 6 % du salaire de base. Ce bonus est calculé pour moitié en fonction d'indicateurs de sécurité et de qualité de service et pour moitié sur le *cash flow* de l'exercice. En 2011, les résultats ont permis de verser un bonus opérationnel de 2,17 % et un bonus financier de 1,38 %, soit un total de 3,55 %. Les cadres reçoivent, eux, un bonus fondé sur les mêmes critères, avec une pondération plus importante pour l'indicateur financier.

EUROPORTE

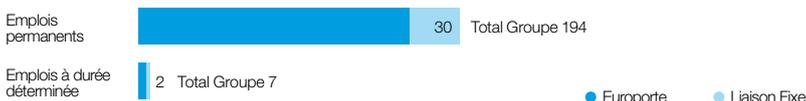
En 2011, les salariés des filiales françaises d'Europorte ont bénéficié d'augmentations collectives de salaires et de revalorisation des primes de l'ordre de 2 %. Un accord d'intéressement d'une durée de trois ans a été signé avec les membres du comité d'entreprise d'Europorte France. Le calcul s'effectue pour 50 % sur les résultats financiers de l'entreprise et pour 50 % sur les résultats de production des trains de marchandises en fonction du taux de fréquence des accidents du travail. Celui en vigueur chez Socorail sera renégocié en 2012. Dans ces deux sociétés, des négociations sont en cours sur la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Chez GB Railfreight, l'accord salarial en cours pour la période du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2013 a été conclu avec le syndicat représentant les conducteurs de trains et les personnels au sol, ASLEF. Dans ce cadre, l'ensemble des salariés, y compris les non syndiqués, a reçu en 2011 une augmentation collective des salaires de 5,5 %, en ligne avec le *Retail Price Index*.

RECRUTEMENT

(en 2011)



(en 2010)



DIALOGUE

DES RELATIONS SOCIALES PLEINES D'INITIATIVES

Les différentes entités du Groupe entretiennent un dialogue permanent avec les instances représentatives du personnel. Le comité d'entreprise d'ESGIE se réunit en moyenne une fois par mois, et le *Company Council* d'ESL tous les deux mois. De plus, un comité d'entreprise européen représentant les deux sociétés se réunit au moins une fois par an pour être informé ou consulté sur les questions transnationales.

« SHAPING OUR FUTURE* »

Au Royaume-Uni, le projet d'entreprise *Shaping our future*, qui vise à améliorer les relations sociales, a été lancé en 2011. Première étape de cette démarche originale de motivation des équipes : un questionnaire a été adressé à l'ensemble des collaborateurs d'ESL afin de recueillir leur opinion et d'identifier les moyens de répondre à leurs attentes en matière notamment de communication, de développement de carrière et de gestion du changement. Dans le même temps, l'encadrement a bénéficié d'un programme de formation pour améliorer les relations sociales, et encourager le dialogue, ce qui permettra une bonne gestion de la performance individuelle.

GPS 2012

En avril-mai 2012, à travers l'enquête GPS-2012, les salariés d'ESGIE ont la possibilité de faire connaître leur perception collective de l'entreprise et de son organisation, de la place de chacun et des relations interpersonnelles dans le cadre du travail.

EUROPORTE

Au sein des filiales françaises d'Europorte, le dialogue social s'est avéré particulièrement dense en 2011. Outre les négociations salariales, des

discussions se sont tenues avec les instances représentatives du personnel sur l'emploi des seniors, conduisant à la définition d'un plan d'action sur trois ans ; l'harmonisation de la couverture prévoyance ; l'accord d'intéressement chez Europorte France ; des négociations en cours sur la pénibilité... Chez GB Railfreight, les échanges s'effectuent au sein de deux instances représentatives :
● *Le Stakeholder Business Forum* réunit des représentants de tous les salariés syndiqués ou non, le directeur général, le directeur de la production et le DRH ;
● *Le Union Company Council* ne concerne que les salariés syndiqués. Il réunit des représentants syndicaux régionaux internes et externes à l'entreprise, le directeur de la production et le DRH. Des réunions locales de cette instance interviennent également tous les deux mois. Enfin, la direction propose une réunion d'information à tout le personnel une fois tous les 4 mois.



Une locomotive de GB Railfreight décorée à la suite d'un concours ouvert aux enfants du personnel.

ŒUVRES SOCIALES

Le comité d'entreprise d'ESGIE reçoit 1 % de la masse salariale brute de l'entreprise, dont 0,8 % pour ses œuvres sociales et 0,2 % pour son budget de fonctionnement, soit un total de 571 K€ en 2011. Le *Company Council* d'ESL bénéficie des mêmes ratios, pour un total de 229 K€ pour l'exercice 2011. Les filiales françaises d'Europorte reçoivent 0,6 % de la masse salariale pour Socorail ; 0,7 % pour Europorte Proximité et 0,5 % pour Europorte France.

De son côté, GB Railfreight organise régulièrement des activités qui constituent autant d'occasions pour les salariés et leurs familles de se retrouver hors du cadre de travail (matches de football, soirée de Noël, événements liés aux locomotives...). L'entreprise y a consacré un budget de 75,4 K€ en 2011.

* « Façonnons notre avenir ».

TEMPS DE TRAVAIL

UNE ORGANISATION DU TRAVAIL ADAPTÉE À LA SAISONNALITÉ DE L'ACTIVITÉ

Pour maintenir un haut niveau de qualité de service dans une activité marquée par des variations d'activité saisonnières, chez ESGIE, la durée de travail hebdomadaire peut varier sous réserve que sur un an, elle n'excède pas 35 heures en moyenne par semaine ni le plafond des 1 600 heures annuelles. Les mêmes règles s'appliquent dans les filiales françaises d'Europorte. Dans le même but, au Royaume-Uni, les heures de travail sont établies par l'entreprise en tenant compte du fait que chez ESL, le contrat de travail stipule une durée hebdomadaire de 37 heures (ou 1 924 heures par an). Quant au travail des salariés postés, il est organisé sur la base de roulements diversifiés. Les salariés de GB Railfreight travaillent en équipe pour une durée

hebdomadaire de 35 heures réparties sur quatre jours, afin de permettre le fonctionnement 24h/24 de l'entreprise. Le personnel administratif réalise, lui, 37 heures par semaine sur cinq jours. Le travail peut varier sur toute une partie de l'année, à condition que la durée n'excède pas 12 heures d'affilée ni 1 826 heures annuelles et que des périodes de repos fixes soient respectées. Aucune entité du Groupe ne recourt systématiquement aux heures supplémentaires qui sont seulement utilisées pour faire face aux aléas inhérents à une activité de transport. L'absentéisme, dont la principale cause est la maladie autre que professionnelle, s'établit à 3,1 % pour l'ensemble du Groupe en 2011, et à 2,8 % pour la Liaison Fixe.

99 560*

HEURES DE FORMATION
en 2011 pour Groupe Eurotunnel, dont 43 489 pour la Liaison Fixe.

*Le total Groupe intègre les formations des conducteurs de locomotives de GB Railfreight pour 2011, qui représentent l'essentiel des actions de formation dispensées à son personnel.

PARCOURS PROFESSIONNELS

UN BUDGET IMPORTANT CONSACRÉ À LA FORMATION

La nature des activités du Groupe, à fort contenu technologique, explique que Eurotunnel consacre un budget important à la formation de ses salariés, afin d'accompagner en permanence les évolutions et les parcours professionnels. Les programmes s'organisent autour de deux priorités : d'une part renforcer sans cesse la culture commune dans le domaine de la sécurité, d'autre part constamment améliorer l'adaptation de chacun à son poste de travail. Eurotunnel a créé en 2011 le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO) avec l'ambition de contribuer au développement du fret ferroviaire et des opérateurs ferroviaires de proximité.

VIGILANCE

LA SÉCURITÉ DES SALARIÉS, UNE EXIGENCE DE CHAQUE INSTANT

7,2 %

C'EST LE TAUX DE FRÉQUENCE D'ACCIDENTS DU TRAVAIL AVEC ARRÊT

en 2011 pour Groupe Eurotunnel, dont 5,3 % pour la Liaison Fixe. Le taux de gravité est de 0,3 %, dont 0,2 % pour la Liaison Fixe.



Une démarche d'amélioration continue de la sécurité est en place au sein d'Eurotunnel.

La sécurité est la première priorité de Groupe Eurotunnel. Au sein du Conseil d'administration, le comité de sécurité et sûreté veille à la sécurité des clients, des salariés, des sous-traitants et de l'ensemble des parties prenantes, relayé en cela par les directions sécurité et sûreté de l'ensemble des entités. Les performances en matière de sécurité font l'objet d'un suivi régulier, dans une démarche d'amélioration continue et de mise en place, le cas échéant, des actions correctives nécessaires.

LIAISON FIXE TRANSMANCHE

L'exercice 2011 a été marqué par l'entrée en service des quatre Stations d'Attaque du FEu SAFE. Situées au milieu des deux tunnels ferroviaires, juste après les traversées-jonctions, ces stations sont équipées d'un système de pulvérisation d'eau à haute pression permettant de contenir et de faciliter l'intervention des secours en cas d'incendie à bord d'un train. Si un risque est détecté, et après que tout risque pour les personnes ait été écarté, deux solutions s'offrent désormais : soit de conduire le

EUROPORTE

Parmi les initiatives prises en 2011 en matière de maîtrise de la sécurité, on retient notamment le renforcement du suivi des compétences et des habilitations, avec un outil informatique de gestion des habilitations du personnel exerçant des fonctions de sécurité, la mise en place d'outils communs d'analyse des événements et le lancement d'une première semaine de la sécurité, propice aux échanges et au renforcement de la sécurité vis-à-vis des collaborateurs et des clients.



Accompagner en permanence les évolutions et les parcours professionnels.

DROITS

ÉGALITÉ ENTRE CHAQUE SALARIÉ, DIVERSITÉ DU RECRUTEMENT

HOMMES/FEMMES

Le Groupe s'engage à respecter et veille à développer l'égalité des droits et des chances entre les hommes et les femmes à toutes les étapes de la vie professionnelle, notamment lors de l'embauche, en garantissant le principe d'égalité salariale et, dans le parcours de métiers, en n'appliquant aucune discrimination entre les hommes et les femmes. Chez Eurotunnel, les critères d'évaluation professionnelle, d'évolution et d'orientation de carrière sont fondés exclusivement sur la reconnaissance des aptitudes, de l'expérience, de la performance et des qualités professionnelles et comportementales. Pour la Liaison Fixe, l'accord, triennal relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes a été conclu avec les organisations syndicales en juin 2009 et fera l'objet d'une nouvelle négociation en 2012.

EMPLOI ET INSERTION DES SALARIÉS HANDICAPÉS

Liaison Fixe

Depuis 2010, en France, un accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés a été mis en place pour une première période de trois ans (2011-2013). Le taux d'emploi de salariés handicapés employés en France par ESGIE est de 3,6 % en 2011 au lieu de 3,4 % l'année précédente. L'absence de statut de «travailleur handicapé» au Royaume-Uni ne permet pas de renseigner cet indicateur pour ESL et les autres entités britanniques du Groupe, lesquelles appliquent néanmoins une politique d'opportunités égales pour éviter toute discrimination.

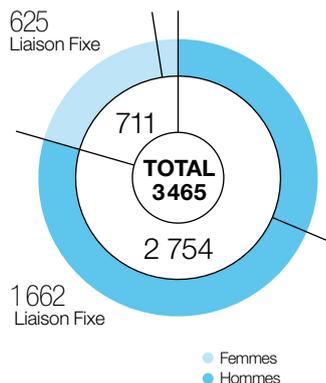
Europorte

Le taux de salariés handicapés employés en France par Europorte est stable en 2011 : 0,78 % comme en 2010. Europorte France embauchera en 2012 un salarié handicapé en CDI à temps plein. Chaque année, Europorte travaille en collaboration avec des ateliers de travailleurs protégés, tant au niveau de prestations de services que pour certains travaux d'intérim.

LUTTE CONTRE LES DISCRIMINATIONS

Le Groupe s'efforce de donner à tous ses salariés une égalité de chance à tous les stades de leur carrière professionnelle, depuis leur embauche. Le Groupe ne se fonde pas, pour prendre ses décisions, sur des critères notamment liés à la race, la nationalité, la religion, l'origine ethnique, le sexe, le statut familial, les mœurs, les opinions politiques, les activités syndicales ou mutualistes, à l'exercice normal du droit de grève et, sauf inaptitude reconnue par la Médecine du Travail, à l'état de santé ou handicap. Eurotunnel reconnaît comme seuls critères de choix valables, les qualités professionnelles et qualifications de chacun.

RÉPARTITION DES EFFECTIFS
HOMMES/FEMMES
(au 31 décembre 2011)



27,3%

DE FEMMES EMPLOYÉES
par le Groupe Eurotunnel, ce qui s'explique par la nature des métiers de l'entreprise, notamment la maintenance ferroviaire traditionnellement masculine.

MOTIVATION

DES ACTIONS GRATUITES ET PLAN D'ÉPARGNE ENTREPRISE

ACTIONS ATTRIBUÉES GRATUITEMENT

Afin de mobiliser les équipes et d'associer les salariés aux objectifs économiques du Groupe, un total de 660 400 actions a été attribué gratuitement au bénéfice de l'ensemble des membres du personnel salarié du Groupe, à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux, à raison de 200 actions par salarié, suite à l'approbation par l'Assemblée générale des actionnaires et la mise en œuvre par décision du Conseil d'administration le 28 avril 2011 d'un plan d'attribution gratuite d'actions. Au 31 décembre 2011, cette attribution est à ramener à 644 400 actions. L'acquisition définitive de ces actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de 4 ans.

PARTICIPATIONS DES SALARIÉS DANS LE CAPITAL DE GROUPE EUROTUNNEL SA ET DE SES FILIALES

Les salariés d'ESGIE ont la possibilité d'effectuer des versements dans un plan d'épargne entreprise composé dans sa quasi-totalité d'actions. Ces versements sont majorés d'un abondement de 25 % de la part de l'entreprise. Au 31 décembre 2011, 164 200 actions étaient détenues dans le cadre de ce plan.

RESPONSABILITÉ ENVIRONNEMENTALE



MANAGEMENT

Eurotunnel a mis en place, il y a plus de dix ans déjà, une organisation de management de l'environnement fondée sur la norme ISO 14 001.



EMPREINTE CARBONE

-44 % d'émission de gaz à effet de serre entre 2006 et 2008, -20,5 % entre 2008 et 2010, -3 % par an à partir de cette date.



VOLONTARISME

Des politiques d'économie d'énergie, de gestion des déchets, de traitement de l'eau, de contrôle du bruit toujours en pointe.

8

AUDITS

En 2011, le Groupe a conduit huit audits internes (dont 3 chez ses sous-traitants) ciblés sur les enjeux environnementaux.

GROUPE EUROTUNNEL, UN LEADER EUROPÉEN DU TRANSPORT ÉCO-RESPONSABLE

Résolument engagé en faveur d'un transport « bas carbone », Groupe Eurotunnel développe aujourd'hui dans toute la France et le Royaume-Uni une offre globale de transport ferroviaire et de services logistiques qui en font un leader du transport éco-responsable. Le Groupe met au service de ses filiales et de ses clients toute son expertise afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

LIAISON FIXE

Fort de ses atouts intrinsèques (infrastructure sans interaction avec l'écosystème marin, mode ferroviaire, traction électrique), Eurotunnel est engagé depuis l'origine dans une démarche de maîtrise de l'impact de ses activités, et de celles de ses sous-traitants, sur l'environnement. Son système de management de l'environnement, fondé sur les exigences de la norme ISO 14 001 est en place depuis 2002. Chaque année des audits ciblés sont réalisés dans ce cadre en France et au Royaume-Uni. Sur les huit réalisés en 2011, cinq ont concerné les divisions opérationnelles et trois différents fournisseurs. Eurotunnel associe l'ensemble de ses parties prenantes à sa démarche. Notamment :

- À son entrée dans l'entreprise, lors du séminaire d'accueil, chaque nouveau salarié est informé de la politique environnementale d'Eurotunnel, de ses objectifs et de l'organisation mise en place pour minimiser l'impact sur l'environnement des activités du Groupe.
- Les contrats signés avec les sous-traitants comportent systématiquement un article « exigences environnementales ».
- Dans le choix des fournisseurs, la direction des Achats prend en compte différents critères mesurant la relation des partenaires potentiels à

la dimension environnementale et les solutions innovantes qu'ils proposent dans ce domaine.

EUROPORTE

Le fret ferroviaire, cœur de métier d'Europorte, s'inscrit dans la droite ligne des objectifs du Grenelle de l'Environnement, dont l'une des toutes premières priorités concerne le développement d'un transport des marchandises plus performant et plus sobre en carbone.

La politique générale de chaque filiale, en France comme au Royaume-Uni, comprend un plan d'action environnemental, dont le suivi est assuré mensuellement par le comité de sécurité du groupe Europorte pour la partie française, et par le comité exécutif de GB Railfreight pour la partie britannique.

Déclinaison du programme d'actions du Groupe, la démarche environnementale d'Europorte intègre quatre volets principaux :

- L'optimisation des consommations énergétiques, afin de réduire l'impact carbone ;
- La mise en place de filières de collecte de tri et de traitement adaptées à chaque type de déchets ;
- Le choix de produits respectueux de l'environnement ;
- La limitation des émissions sonores lors des opérations ferroviaires.

Cette politique est mise en œuvre sous la responsabilité de la direction Sécurité, qualité et environnement d'Europorte, créée en 2011. Son département chargé du déploiement des actions au sein des filiales françaises a lancé une étude d'impact environnemental sur l'ensemble des sites privés, ainsi que dans les enceintes du réseau national où Europorte est présent de manière permanente. Ses résultats doivent être publiés avant le 31 décembre 2012.

L'ensemble des filiales françaises a engagé une démarche d'évaluation SQAS Rail (*Safety and Quality Assessment System*)¹ permettant d'évaluer les performances en matière de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement des entreprises de transport et de logistique ferroviaire. Après le pré-audit réalisé en juillet 2011, un plan d'actions a été établi. Il fera l'objet d'une première évaluation en 2012.

Chez GB Railfreight, le système de gestion des risques environnementaux permet à l'entreprise d'être certifiée ISO 14001 (2004), ce depuis l'exercice 2006. Chaque nouveau contrat fait l'objet d'une analyse des risques de toute nature, y compris environnementaux. ○

1- Démarche mise en œuvre par le CEFIC (Conseil Européen des Fédérations de l'Industrie Chimique).



Le développement du fret ferroviaire, objectif du Grenelle de l'Environnement.

ÉCONOMIES D'ÉNERGIE

PLUS D'EFFICACITÉ, MOINS DE COÛTS D'EXPLOITATION

Dans le domaine-clé de l'énergie, qui concerne à la fois l'engagement environnemental et la maîtrise des coûts d'exploitation, Eurotunnel a déjà réalisé d'importants projets, tels que l'alimentation électrique par la France, la motorisation hybride des trains de travaux ou le parc éolien de Coquelles. Le nouveau plan d'économie d'énergie lancé en 2011 par la Liaison Fixe et les actions engagées par les filiales Europorte visent à la fois le renforcement de l'efficacité énergétique et la réduction des consommations.

LIAISON FIXE

- En 2011, le nombre de wagons des Navettes Camions a été porté à 32, au lieu de 30 précédemment. Chaque train gagne ainsi près de 7 % de capacité supplémentaire, alors que l'énergie de traction nécessaire pour lui faire franchir le Déroit demeure pratiquement identique.
- L'accroissement du taux de remplissage des Navettes

Camions et du *Shuttle* génère également un trafic et des revenus supplémentaires à dépense énergétique constante.

- La mise en place dans les locomotives des Navettes, à partir de 2012, d'un wattmètre aidera le conducteur à optimiser son pilotage. Elle devrait générer une économie d'au moins 1 % sur l'énergie de traction. Des formations à l'éco-conduite sont par ailleurs en cours de réalisation.
- Le projet d'optimisation de la circulation de l'air dans les tunnels ferroviaires vise à réduire la résistance à l'avancement des trains, avec une économie envisagée de 1 % sur l'énergie de traction.

EUROPORTE EN FRANCE

- La formation des conducteurs de trains grandes lignes d'Europorte France intègre désormais un module « conduite économique ».
- Europorte privilégie l'utilisation de locomotives électriques, en fonction des contraintes techniques et économiques liées aux opérations.

- L'entreprise suit avec intérêt les projets de développement de locomotives « bi-mode », équipées à la fois de moteurs électriques et thermiques, qu'envisagent certains constructeurs de matériels roulants.

GB RAILFREIGHT AU ROYAUME-UNI

GB Railfreight travaille à atteindre plusieurs objectifs en matière d'économie d'énergie et d'émission

de gaz à effet de serre :

- Ramener, autant que possible, la consommation de carburant à 0,70 litre par mille fin 2012, au lieu de 0,75 l/mille actuellement ;
- Réduire à nouveau de 2 % la consommation d'énergie ;
- Réduire le taux d'émission par tonne/km ;
- Mettre en place des programmes de transports écologiques dans les principaux sites d'ici 2014.



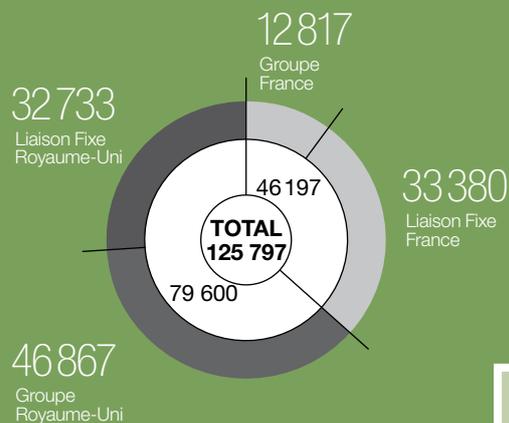
Europorte a mis en place une formation à l'éco-conduite des locomotives.

IMPACT CARBONE

LE GROUPE CONTINUE À RÉDUIRE SES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE 3% PAR AN

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 20,5 % entre 2008 et 2010, ce qui lui a valu le renouvellement du certificat attribué par le *Carbon Trust Standard*. Les résultats de l'audit réalisé par cette organisation indépendante début 2011 constituent le « point zéro » pour l'ensemble du Groupe en matière d'émissions de gaz à effet de serre. Eurotunnel tient désormais une comptabilité dynamique de ses émissions de gaz à effet de serre et s'est fixé un objectif permanent de réduction de CO₂ de 3 % par an. Au Royaume-Uni, Eurotunnel s'est inscrit depuis 2010 sur le marché des quotas de CO₂, conformément au programme CRC (*Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme*). Élément clé du *Climate Change Act* de 2008, le CRC ambitionne d'améliorer l'efficacité énergétique des organisations des secteurs privés et publics en Grande-Bretagne. Dans ce cadre réglementaire, Eurotunnel en tant qu'infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique, a réalisé en 2011, à la demande du ministère de l'environnement de Londres, une étude sur la résilience du Tunnel face au changement climatique prévisible.

ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN 2011*



* Scopes 1 et 2 du protocole de Kyoto



La station d'épuration du site d'Eurotunnel à Coquelles a traité 235 365 m³ d'eau.



Eurotunnel maintient sur son site de Coquelles des zones humides, propices à la biodiversité.

PRÉVENTION DES POLLUTIONS

L'EAU : MODÉRATION DES CONSOMMATIONS, QUALITÉ DU TRAITEMENT

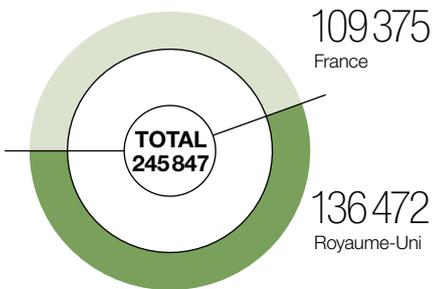
LIAISON FIXE

Sur les deux sites britannique et français, la collecte des eaux s'organise autour de réseaux séparatifs qui permettent d'éviter toute pollution des eaux naturelles et du sous-sol. Le traitement à l'exutoire du réseau avant le rejet dans le milieu s'effectue en fonction du type d'eau recueillie et de sa charge en pollution.

CONSOMMATION D'EAU EN 2011 DE LA LIAISON FIXE TRANSMANCHE

(en m³)

Eau prélevée sur le réseau public



31 845

M³ D'EAU ont été prélevés sur la nappe phréatique en 2011.

Depuis la construction de l'infrastructure, les eaux résiduaires du terminal français, ainsi que les eaux usées de la commune de Coquelles sont traitées dans la station d'épuration d'Eurotunnel, d'une capacité de 13 500 équivalents-habitants. Elle a traité 235 365 m³ d'eaux usées en 2011. Les eaux de pluie collectées sur le terminal français sont stockées dans quatre bassins-tampers avant d'être rejetées dans les cours d'eau voisins. Toutes les analyses pratiquées sur ces rejets ont montré la bonne qualité de ces eaux et l'absence de pollution. 31 845 m³ d'eau pompés dans la nappe phréatique à l'entrée du Tunnel pour protéger l'infrastructure là où elle pénètre dans la roche calcaire sont réutilisés dans le réseau d'eau incendie. À Sangatte, où est implantée l'usine de refroidissement française, l'eau de pluie collectée sur le site et le bassin versant environnant est rejetée en mer après contrôle. Sur le terminal britannique de Folkestone, d'une superficie plus modeste - 150 hectares au lieu de 650 ha à Coquelles - les eaux de surface s'écoulent par pesanteur vers le réseau d'assainissement public. Les eaux usées sont traitées dans la station d'épuration publique commune à Folkestone et Douvres. Eurotunnel veille à limiter au minimum nécessaire ses consommations d'eau, ressource abondante dans le Calaisis, beaucoup moins dans le Kent.

EUROPORTE

L'essentiel de la consommation d'eau des filiales Europorte concerne les usages sanitaires, dans les bâtiments et locaux utilisés par le personnel. Seul l'atelier de maintenance de locomotives diesel d'Europorte Proximité d'Arc-lès-Gray (Haute-Saône), installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE), utilise aussi de l'eau pour le lavage des matériels roulants, qui y est réalisé de manière occasionnelle.

EUROTUNNEL PARTICIPE AU MAINTIEN DES SÉCULAIRES WATERINGUES

Sur le site de Coquelles, Eurotunnel contribue activement au maintien des Wateringues. Ce système hydraulique, créé en 1196 par Philippe d'Alsace, assure la mise hors eaux de la plaine maritime formant un vaste triangle entre Calais, Dunkerque et Saint-Omer, et dont l'altitude moyenne se situe sous le niveau de la mer. Son principe : faire barrage à l'entrée de la mer à marée haute et évacuer les eaux de surface via un réseau de rigoles (watergangs) tout en retenant l'eau douce en période sèche. Cette spécificité a été prise en compte dès la conception du terminal français. Les watergangs et rivières ont été aménagés, de telle sorte que le système mis en place par Eurotunnel assure le contrôle des écoulements à l'intérieur comme à l'extérieur du site, via les quatre bassins de stockage, avec un suivi rigoureux des débits et de la qualité des eaux de surface évacuées vers la mer.

GESTION DES DÉCHETS

COLLECTE SÉLECTIVE ET VALORISATION SYSTÉMATISÉE

Eurotunnel conduit une politique de collecte et de traitement des déchets qui met l'accent sur la valorisation ou le réemploi. La quasi-totalité des déchets provient des activités industrielles et les quantités produites varient sensiblement d'un exercice à l'autre, en fonction des projets réalisés chaque année. Sur les terminaux de la Liaison Fixe transmanche, un système de collecte sélective est en place de longue date. Pour les sites de Coquelles et Folkestone, les prestataires retenus pour les opérations d'élimination et de traitement ont mis en place de nouvelles filières de valorisation pour des matières comme le caoutchouc ou différentes catégories de bois sur le terminal français et une plate-forme de tri des matières recyclables sur le terminal britannique. Les seuls déchets issus des activités d'Europorte proviennent de l'entretien des matériels roulants ou des infrastructures ferroviaires. À Arc-lès-Gray, un système de récupération des eaux de lavage des locomotives a été mis en place. Un sous-traitant d'Europorte Proximité en assure le pompage et le traitement. Chez Socorail, un objectif spécifique a été fixé en 2012 sur la réduction des fuites d'huile et des émanations de particules lors des opérations de maintenance des locomotives diesel.

**DÉCHETS INDUSTRIELS
PRODUITS EN 2011
PAR LA LIAISON FIXE
TRANSMANCHE**
(en tonnes)



QUALITÉ DE L'AIR

DES LOCOMOTIVES À POT CATALYTIQUE DÈS 2007



Sept wagons des trains de travaux d'Eurotunnel sont désormais dotés d'une motorisation électrique.

Pour minimiser l'impact de ses activités sur la qualité de l'air, Eurotunnel a équipé les locomotives des trains de travaux de la Liaison Fixe de pots catalytiques dès 2007.

Dans le même esprit sept wagons de travaux sont désormais dotés d'une motorisation électrique d'une puissance de 50 kW, alimentée par batteries, qui leur permet de se déplacer d'une zone de chantier à une autre de manière autonome. Outre une réduction de la consommation de carburant de l'ordre de 250 000 litres de gazole par an, ce dispositif minimise les émanations de gaz d'échappement dans l'enceinte confinée du Tunnel, pour le plus grand bénéfice des techniciens employés aux opérations de maintenance. Europorte utilise, depuis le 1^{er} mai 2011, du gazole à très faible teneur en soufre comme source d'énergie pour ses locomotives diesel de ligne.

INCIDENCE SONORE

BRUIT : EUROTUNNEL RESPECTE LES NORMES ET AIDE SES CLIENTS À LIMITER LES NUISANCES

Eurotunnel assure un suivi attentif de l'éventuel impact sonore de ses activités dans et autour de ses sites. Une étude réalisée en 2009 montre que le bruit produit sur le terminal de Coquelles ne crée aucun dépassement des normes, tant en limite de propriété qu'en zone d'urgence réglementée, de jour comme de nuit.

Sur les trains de marchandises, une importante source de bruit est liée à l'usure des roues des wagons. Quand, à force d'accumuler des kilomètres, leur bande de roulement n'est plus parfaitement circulaire, des « plats aux roues » se forment. Leur présence accroît les frottements et le bruit dès que le train se met en mouvement. Bien qu'Europorte ne soit pas propriétaire des wagons, l'entreprise contribue à maîtriser cette pollution sonore en appliquant trois mesures :

- Refuse les wagons où existe un plat aux roues supérieur à 60 mm ;
- Accompagne ses clients et les propriétaires des wagons dans la prévention et le traitement de ces anomalies ;
- Participe à des groupes de travail sur l'amélioration de la qualité des parcs de wagons.



Samphire Hoe, une réserve naturelle créée de toutes pièces par Eurotunnel il y a 15 ans, aujourd'hui modèle reconnu de biodiversité.

NATURE

SUR SES SITES, EUROTUNNEL PRÉSERVE LA BIODIVERSITÉ

LIAISON FIXE

En 2011, Eurotunnel a été une nouvelle fois distingué par l'attribution du *Green Flag Award*® (le « pavillon vert »), label qui distingue les espaces naturels les mieux préservés d'Angleterre et du Pays de Galles. Le *Green Flag Award*® est décerné pour la septième année consécutive au site de Samphire Hoe,

une trentaine d'hectares au pied des fameuses falaises de Douvres, terrain propriété de Groupe Eurotunnel. Transformé dès l'origine en réserve naturelle, il a permis un développement impressionnant de la biodiversité. On peut y observer aujourd'hui 200 espèces différentes de plantes (dont des orchidées rares), 30 de papillons, 208 d'oiseaux.

La flore et la faune sont également exceptionnelles à Doll's House Hill, une partie de Folkestone Downs, les 48 hectares de falaises placés sous la responsabilité du Groupe. Cette zone abrupte se situe juste au-dessus des installations d'Eurotunnel, entre le cheval blanc de Cheriton Hill et le lieu-dit appelé Peene Quarry. La variété des espèces animales et végétales présentes fait l'admiration du monde scientifique spécialisé. Eurotunnel s'est engagé à entretenir et préserver ce lieu remarquable, qui fait partie, comme Samphire Hoe et l'ensemble de Folkestone Downs, d'un site d'intérêt scientifique spécial (SSSI), en partenariat avec l'association *White Cliffs Countryside Partnership* (WCCP). Le même engagement vaut également pour les Jardins

du Point du Jour à Calais, entretenus avec des associations françaises.

En France, les « Jardins ordonnés », avec leurs 7 hectares de plan d'eau, constituent une aire de repos très appréciée des espèces migratrices et un espace de nidification essentiel pour de nombreux oiseaux. En 2012, des jachères apicoles vont également être plantées sur le site de Coquelles. Elles fourniront de quoi alimenter plusieurs ruches dont l'exploitation sera prise en charge par des membres du personnel volontaire.

EUROPORTE

Les filiales ayant en charge des opérations de maintenance de voies ferrées, telles que Europorte Proximité et Socorail, sont amenées à utiliser des produits phytosanitaires. En 2011, le service Qualité Environnement et le service Achats d'Europorte ont sélectionné des fournisseurs offrant des produits respectueux de l'environnement. Par ailleurs, un suivi des consommations en produits phytosanitaires va être mis en place et intégré au reporting environnemental.

100 000

PERSONNES ont visité le site naturel de Samphire Hoe en 2011.

2,4

MW C'est la production du parc éolien d'Eurotunnel, installé sur le site de Coquelles depuis un an.

RESPONSABILITÉ SOCIÉTALE



IMPACT TERRITORIAL

Les experts assurent que le tunnel sous la Manche a généré la création de 8 500 emplois dans le Kent et le Calaisis.



RECHERCHE

Groupe Eurotunnel est membre d'origine et un soutien actif de la fondation Railenium, centre de recherche de niveau européen dans le domaine ferroviaire.



FORMATION

Groupe Eurotunnel a créé le CIFFCO, seul établissement privé international de formation aux métiers ferroviaires.



Le tunnel sous la Manche, lien vital entre la Grande-Bretagne et le continent.

UN PARTENAIRE ENGAGÉ DU TERRITOIRE ET DE LA COMMUNAUTÉ

Dans ses relations avec chacune de ses parties prenantes (clients, fournisseurs, collectivités territoriales, administrations, associations et communautés...), Eurotunnel prend en considération les préoccupations économiques, sociales et environnementales en accord avec son engagement profond en faveur d'un développement durable.

LES ATOUTS DU TRANSPORT « BAS CARBONE »

Par nature, l'activité d'Eurotunnel contribue au développement durable, notamment parce que la qualité de son offre incite au transfert vers le ferroviaire d'une partie du transport routier de marchandises.

Ce report modal présente trois atouts majeurs :

- Il contribue de manière très significative à

réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère et la consommation énergétique.

- Il décongestionne les réseaux routiers. Par exemple, le service de trains de marchandises ouvert en 2011 par Europorte Channel entre l'Espagne et le Royaume-Uni pour alimenter les distributeurs britanniques de fruits et légumes représente un flux équivalent à celui de 250 camions par mois retirés des routes européennes. De même, le transport ferroviaire de véhicules utilitaires assuré par Europorte pour le groupe CAT évite la circulation de 2 500 camions par an sur les routes de France.

- Il limite les risques industriels et les accidents de la circulation. Toutes les études démontrent que « les transports ferroviaires de l'Union européenne bénéficient d'un niveau de sécurité très élevé, notamment en comparaison avec les transports routiers »¹.

UNE EXPERTISE AU SERVICE DE LA COMMUNAUTÉ

Eurotunnel a acquis un riche savoir-faire dans l'exploitation et la maintenance d'un système de transport d'avenir. Le Groupe a choisi d'apporter son expertise à la formation, à la recherche et à différents organismes publics aux plans européen, national et régional :

- Eurotunnel est membre fondateur de Railenium, l'Institut européen de recherche technologique pour l'infrastructure ferroviaire retenu par l'État comme « Programme Investissement d'Avenir ». Le Groupe, qui est depuis l'origine un partenaire actif du pôle de compétitivité i-trans (aujourd'hui rattaché à la fondation Railenium),

1- Préambule de la Directive 2004/49CE du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires.

223

STAGIAIRES
ont été formés au CIFFCO
en 2011.

Un centre de formation international entièrement dévolu aux métiers ferroviaires.



>>> contribue ainsi à la conception d'un système ferroviaire plus durable, plus économique, plus sûr, plus intelligent.

● **Le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale**, établissement unique en son genre, créé par le groupe, manifeste la volonté d'Eurotunnel de développer les compétences de ses collaborateurs, de contribuer à la création d'emplois qualifiés, de jouer un rôle moteur dans le développement du ferroviaire, mode de transport propre, et, plus largement, d'accroître son soutien au développement économique et de la région Nord-Pas-de-Calais. Pour sa première année, le centre a dispensé plus de 6 500 heures de formation à 223 stagiaires venus de toute la France. Les cursus portent majoritairement sur la conduite des locomotives, mais aussi sur les fonctions de sécurité de l'exploitation, sur la maintenance du matériel roulant et des infrastructures ferroviaires.

● **Au sein du Comité Européen de normalisation**, Eurotunnel est membre 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 prestations de transport. Le groupe travaille aussi avec le Comité Transport de Marchandises de l'Observatoire Énergie Environnement Transport, chargé par le ministère français de l'environnement de mettre en œuvre le prochain affichage du contenu carbone des services de transport. Il a également participé au World Forum de l'économie responsable qui s'est tenu à Lille en novembre 2011.

UN IMPACT MAJEUR SUR LES TERRITOIRES

L'activité économique d'Eurotunnel a permis la création de 8 500 emplois directs ou indirects dans les régions du Kent et du Nord-Pas-de-Calais, la réalisation d'infrastructures de premier plan, telles que de nouvelles autoroutes ou des lignes ferroviaires à grande vitesse et le développement d'importantes activités commerciales dans les zones d'aménagement concertées de Coquelles.

Participation à la création d'emplois aidés

Acteur économique majeur du Kent et du Calais, Eurotunnel traduit en réalisations concrètes sa responsabilité sociale dans son environnement territorial. Le Groupe soutient notamment l'action de Calais Promotion, agence de développement économique du bassin d'emploi de Calais. En 2011, sa contribution de 279 000 euros a contribué à la création de 135 emplois.

Interconnexion des réseaux électriques

Eurotunnel met l'infrastructure de la Liaison Fixe transmanche 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. Cette société va poser deux câbles dans le tunnel de service, capables de transporter en courant continu, donc en toute sécurité, 500 MW de puissance électrique. Ils seront raccordés aux réseaux de transport de RTE en France et du *National Grid* britannique. Ce qui 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.

EN PHASE AVEC TOUTES LES PARTIES PRENANTES

Clients transporteurs

Les opérateurs de fret ou de services voyageurs seront tenus, à partir de juillet 2013, de fournir à leurs 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 écocomparateur est accessible aux transporteurs routiers clients d'Eurotunnel, qui leur permet de disposer d'informations fiables et transparentes dans ce domaine.



Établissements d'enseignement

La Liaison Fixe entretient des relations étroites avec les écoles et universités de la Région Nord-Pas-de-Calais et offre également chaque année des possibilités de stages et de contrats d'apprentissage. Ainsi, en 2011, ESGIE a accueilli 85 stagiaires et 5 apprentis.

Europorte développe également des partenariats avec des organismes de formation en France, notamment l'Institut catholique des arts et métiers de Lille (ICAM) et l'Institut d'administration des entreprises de Lille (IAE).

Au Royaume-Uni, GB Railfreight soutient Network Rail dans la création d'un programme de 18 mois destiné à recruter une centaine de titulaires d'un diplôme universitaire pour leur assurer une formation aux métiers du ferroviaire, dans le cadre d'un contrat d'apprentissage. GB Railfreight s'est porté volontaire pour superviser leur formation dans la région de Londres.

Associations d'insertion et caritatives

Eurotunnel estime que son soutien aux énergies renouvelables participe de sa responsabilité sociale. Il a donc été décidé que 10 % des recettes issues de l'exploitation du parc éolien mis en service sur son site de Coquelles en 2010 seraient affectés au Secours Populaire français, à charge pour cette association de les redistribuer

prioritairement sous forme de bons d'énergie. Le Groupe apporte aussi son soutien à la Fondation de la deuxième chance, reconnue d'utilité publique et vouée à la réinsertion des personnes ayant traversé de lourdes épreuves de vie. Les collaborateurs de la Liaison Fixe se mobilisent chaque année sur différents projets. En 2011, une campagne de collecte de fonds a été organisée au bénéfice d'un orphelinat kenyan et une centaine d'ordinateurs remis à neuf ont été donnés à une association qui encourage la scolarisation en Afrique. Le Groupe est également impliqué dans la lutte contre la maladie avec notamment, une journée « don du sang », ou au Royaume-Uni, une journée solidaire « *Pink Day* » pour collecter des fonds au bénéfice d'une association qui aide les femmes atteintes d'un cancer du sein. Depuis plus de cinq ans, GB Railfreight développe un programme qui encourage ses salariés à apporter une contribution financière à des associations caritatives. Plus de 60 000 £ ont déjà été réunies dans ce cadre.

Associations de défense de l'environnement

La gestion quotidienne de la réserve naturelle de Samphire Hoe a été confiée par Eurotunnel à l'association *White Cliffs Countryside Partnership* (WCCP), qui reçoit le soutien de nombreux bénévoles du Kent. Le site est ouvert au public tous les jours de 7 h le matin à la tombée de la nuit. Pour accueillir confortablement les visiteurs scolaires dans le cadre de leurs activités pédagogiques, un *Educational Shelter* va être prochainement construit à Samphire Hoe. Ce bâtiment respectera les critères d'éco-construction.

Sous-traitants et fournisseurs

Le Groupe associe ses fournisseurs et sous-traitants à sa démarche en faveur d'un développement durable. Les procédures d'achats de la Liaison Fixe prennent en compte une liste de critères mesurant la relation de chaque fournisseur potentiel à la dimension « verte ». Les filiales françaises d'Europorte ont mis en place des procédures d'achats similaires. GB Railfreight révisé les siennes dans le même esprit. Confirmant ces orientations, Eurotunnel a signé en janvier 2012 la Charte de bonnes pratiques entre donneurs d'ordres et PME, qui vise à développer des relations durables entre fournisseurs et acheteurs. Les dix engagements de cette Charte concernent notamment l'équité financière vis-à-vis des fournisseurs, le respect de la transparence, la prise en compte de la dimension environnementale et la responsabilité de l'entreprise dans le territoire où elle est implantée.

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. ○

EUROTUNNEL ET LE SPORT

La flamme olympique emprunte le tunnel

Conformément à la tradition, avant les Jeux de Londres, la flamme olympique, portée par 8 000 relayeurs, va parcourir à partir du 19 mai plus de 12 000 km à travers tout le Royaume-Uni. Son vaste périple la conduira, le 18 juillet, sous la Manche. Elle entrera dans le tunnel de service de la Liaison Fixe à Folkestone pour ressortir 9 km plus loin à la réserve naturelle de Samphire Hoe.



Activités sportives des salariés du Groupe

- L'association sportive d'Eurotunnel (ASE) compte, en France, une centaine de salariés adhérents qui pratiquent une grande variété de sports collectifs. Le comité d'entreprise contribue aux frais (licences, assurances...) en attribuant à l'ASE une somme de 50 € par an et par adhérent.
- Plusieurs sections sportives de l'ASE participent à des compétitions interentreprises. Eurotunnel compte (ou a compté) parmi ses salariés des champions de rang national en culturisme, billard ou taekwondo.
- Au Royaume-Uni, le *Company Council* réserve et cofinance des tickets destinés aux salariés d'Eurotunnel à l'occasion des grands événements sportifs. Il prend à sa charge 50% des frais d'adhésion des salariés d'Eurotunnel dans un club sportif.

Partenariats

- Un accord de partenariat lie Eurotunnel et le Folkestone Rugby Club. Il concerne notamment le soutien aux équipes de jeunes.
- En septembre 2010, le Groupe a été le sponsor principal de la compétition qualificative aux épreuves cyclistes des Jeux paralympiques de Londres. Intitulée *International Kent Paracycling Event*, cette manifestation a réuni cent athlètes de seize nationalités.
- Au cours de l'hiver 2009, Eurotunnel a sponsorisé l'équipe féminine anglaise de bobsleigh en lui offrant les traversées transmanche vers ses lieux d'entraînement dans les Alpes, avant les Jeux olympiques d'hiver à Vancouver (2010).

Sport et solidarité

Depuis 2007, un groupe de salariés d'Eurotunnel se lance chaque année un défi sportif à vélo, afin de collecter des fonds pour des associations qui soutiennent des enfants en difficulté. En juin 2011, le défi consistait à parcourir le trajet de Paris-Londres-Paris plus vite que d'Artagnan dans « Les trois Mousquetaires » d'Alexandre Dumas. Deux des cyclistes ont réussi à remplir intégralement la mission en parcourant les 1 000 km en 5 jours, 21 heures et 14 minutes, soit 23 heures de moins que d'Artagnan.

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

EUROTUNNEL
www.eurotunnel.com
www.eurotunnelfreight.com

SIÈGE D'EXPLOITATION
BP 69
62904 Coquelles Cedex
France

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

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

EUROPORTE
www.europorte.com

EUROPORTE FRANCE
Tour de Lille
60, boulevard de Turin
Euralille
59777 Lille
France

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

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

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

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

