

Groupe Eurotunnel
INFRASTRUCTURE RESPONSABLE, TRANSPORT INNOVANT



SOMMAIRE

02

MESSAGE DU PRÉSIDENT

04

CHIFFRES CLÉS

06

ACTIONNAIRES
ET INVESTISSEURS

_L'activité du Centre relations
actionnaires

_L'évolution du dividende



07
STRATÉGIE

08_ Questions clés

10_ Responsabilité
sociale

11
LIAISON FIXE

12_ Priorité à la disponibilité
et à l'innovation

14_ Priorité aux clients

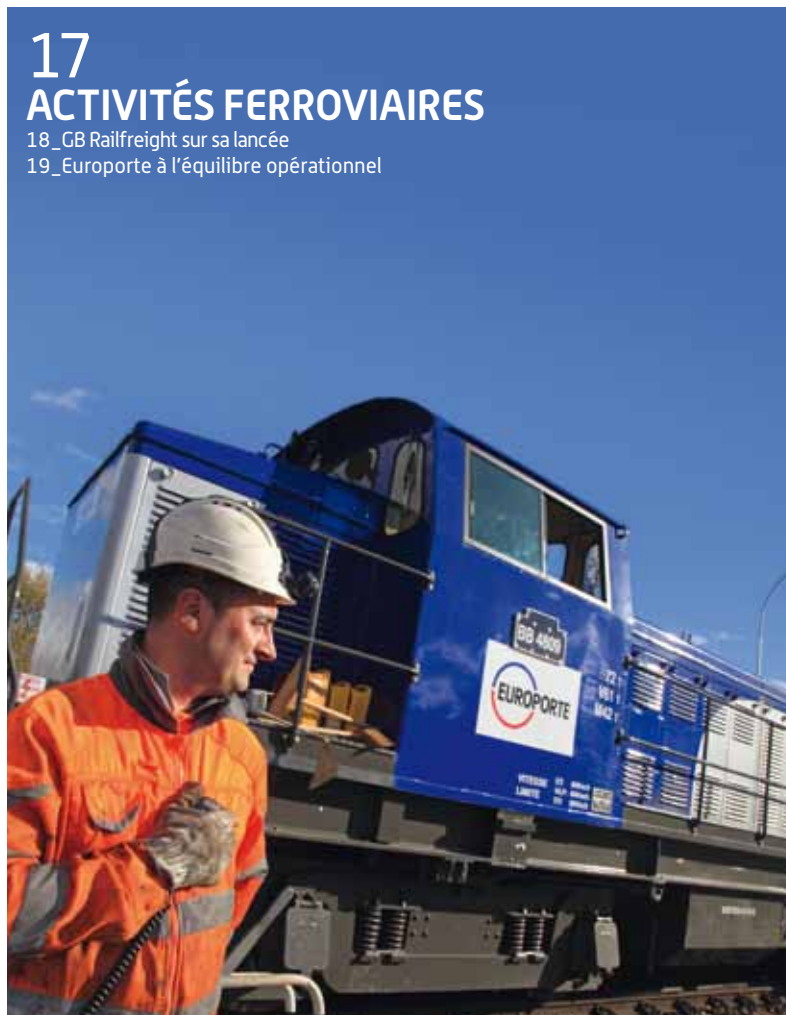
16_ Priorité à la sécurité



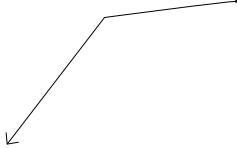
17
ACTIVITÉS FERROVIAIRES

18_ GB Railfreight sur sa lancée

19_ Europorte à l'équilibre opérationnel



PROFIL



20
GESTION D'INFRASTRUCTURES

22
DÉVELOPPEMENTS
_Ancrage territorial

24
ACTIVITÉ MARITIME

Groupe Eurotunnel, société cotée sur les marchés boursiers de Paris et Londres, réunit un ensemble d'entreprises actives dans les métiers de la **gestion d'infrastructures** et des **opérations de transport**. Ses différentes entités partagent la même attention au **client** et à la qualité du **service**, la priorité donnée à la **sécurité**, le goût de l'innovation, le sens de la **responsabilité** sociale et la volonté d'un **développement durable**. Tous les investissements du Groupe ont vocation à générer de la croissance et de la valeur.

Groupe Eurotunnel a réalisé, en 2012, **un chiffre d'affaires de près d'1 milliard d'euros**. Il emploie plus de **3 600 salariés** en France et en Grande-Bretagne.

- L'exploitation de la Liaison Fixe transmanche, dont deux sociétés de Groupe Eurotunnel sont les concessionnaires jusqu'en 2086, constitue l'activité principale du Groupe. Ouvert en 1994, lien vital entre la Grande-Bretagne et le continent, le Tunnel a déjà été emprunté par plus de **300 millions de voyageurs**. Ce système de transport par Navettes ferroviaires embarque **2,5 millions de voitures (Le Shuttle)** et **1,5 million de camions** par an, ce qui en fait, de loin, le leader mondial du ferroutage. Le Tunnel accueille aussi des trains à grande vitesse et des trains de marchandises.

- Groupe Eurotunnel a créé à partir de 2009 l'ensemble **Europorte**, relais de croissance particulièrement dynamique. Ces filiales forment aujourd'hui le 3^e opérateur de fret ferroviaire (traction) en France et au Royaume-Uni ; elles exploitent et maintiennent les infrastructures ferroviaires de huit grands ports de France ; elles délivrent des services logistiques aux grands industriels européens.

- Groupe Eurotunnel poursuit son développement dans les métiers qu'il maîtrise ou pour lesquels il a reçu une mission des Etats : **aménagement** du territoire, formation aux métiers ferroviaires...

- Groupe Eurotunnel affrète **trois navires**, dont il est propriétaire, à une société d'exploitation maritime et complète ainsi l'offre de solutions pour traverser le détroit du Pas-de-Calais.



26
INFORMATIONS FINANCIÈRES
27_Analyse financière
28_Compte de résultats



En couverture
Cent mètres sous le niveau de la mer, les équipes d'Eurotunnel sont capables de réaliser les travaux d'entretien du Tunnel sans que la circulation ferroviaire soit interrompue.

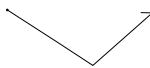
Ce rapport d'activité comporte des flashcodes, pour vous permettre d'accéder à des informations complémentaires (vidéos* / textes / sites internet) depuis votre smartphone. Vous trouverez l'application capable de les décoder dans votre boutique d'applications en téléchargement gratuit

* 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.



+ D'INFOS

sur www.eurotunnelgroup.com, le site corporate de Groupe Eurotunnel, mis à jour plusieurs fois par semaine



MESSAGE DU
PRÉSIDENT

UNE STRATÉGIE AXÉE, SUR LA PROFITABILITÉ

pour une politique pérenne de distribution
et d'augmentation des dividendes



Cher actionnaire,

Excellente, l'année 2012 de Groupe Eurotunnel – votre groupe – n'a pas démenti nos prévisions. Le **triplement du résultat net** par rapport à 2011 traduit ce succès. Le Conseil d'administration et moi-même avons souhaité qu'il soit partagé avec nos 300 000 actionnaires en prévoyant d'**augmenter votre dividende de 50%**.

Ce sont 66 millions d'euros qui vous seront versés en juillet. Ajoutés aux dividendes des années passées, vous aurez reçu 156 millions d'euros, auxquels s'ajoute l'effet des programmes de rachat/annulation d'actions, soit une relation équivalente au cours actuel à une valeur de plus de 400 millions €. Voilà ce qu'est, aujourd'hui, Groupe Eurotunnel.

Ce Rapport d'activité 2012, que je vous invite à découvrir, revient sur les faits majeurs et les performances de l'année. Il vous permet ainsi d'apprécier nos progrès et notre capacité à progresser encore.

Des records opérationnels

Le Royaume-Uni a fêté au printemps 2012 le Jubilé de diamant de la Reine Elizabeth II. A la faveur de cet événement exceptionnel, Eurotunnel-*Le Shuttle* a transporté le 1^{er} juin, pour la première fois de son histoire, plus de 10 000 véhicules de tourisme en 24 heures de Folkestone (Kent) à Coquelles (Pas-de-Calais).

Cette prouesse opérationnelle a été suivie pendant l'été de nombreuses autres, techniques ou commerciales. Car tout Eurotunnel s'est mobilisé autour des Jeux Olympiques et Paralympiques organisés à Londres : une rame supplémentaire du *Shuttle*, a été remise en circulation ; un nouveau service ouvert, permettant l'accueil des chevaux dans nos Navettes Passagers, mode de transport plébiscité par les équipes nationales d'équitation ; la grille horaire a été densifiée, particulièrement pour faciliter le passage des autocars,

choisis par beaucoup de spectateurs des épreuves sportives... Mais en plus des nouveaux records de trafic de cette période estivale, je retiens une image très forte : les anneaux olympiques apposés au fronton de l'entrée continentale du Tunnel, l'un des seuls lieux – en dehors de la Grande-Bretagne – à arborer ce symbole universel.

Sur cette lancée, en octobre, Eurotunnel a identifié et célébré le **300 millionième voyageur dans le Tunnel** depuis le début de l'exploitation commerciale en 1994. 300 millions, c'est cinq fois la population française ou britannique : Eurotunnel est bien devenu, en moins de vingt ans, le **lien vital** qui relie les deux pays.

En 2012 encore, Eurotunnel a transporté le plus grand nombre de camions de son histoire et le plus grand nombre de voitures des dix dernières années. Et de janvier à décembre, 20 millions de personnes et 20 millions de tonnes de marchandises sont passées d'une rive à l'autre de la Manche grâce au Tunnel.

Les volumes sont le signe du succès, la qualité du service au client l'explique. Eurotunnel-*Le Shuttle* a remporté pour la deuxième année consécutive le prix de « la meilleure entreprise de transport ferroviaire », au cours des *Guardian and Observer Travel Awards 2012*, une distinction fondée sur le choix de milliers d'usagers des transports. C'est un grand motif de satisfaction.

Nous continuons nos efforts dans ce sens. Eurotunnel et les opérateurs de téléphonie français ont mis en service en juillet un système de retransmission qui permet aux passagers des Navettes et des trains à grande vitesse se rendant en Angleterre d'utiliser leur mobile dans le Tunnel, sous la mer donc. Eurotunnel est en discussion avec les opérateurs britanniques pour offrir le même service au retour (tunnel nord).

Europorte en développement

Vous le savez, Eurotunnel est devenu un groupe qui se développe rapidement en Grande-Bretagne



et en France dans les métiers du fret ferroviaire. L'ensemble Europorte est un relais de croissance indéniabie. En 2012, pour la première fois, il dégagne une marge d'exploitation (EBITDA) positive de 3 millions d'euros.

Europorte détient désormais la certification qui l'autorise à faire circuler ses trains de marchandises sur Infrabel, le réseau ferré belge et peut se développer dans ce pays. En provenance de Belgique, pays doté de grands ports comme Anvers, de nombreux flux de marchandises pourront être drainés vers le Tunnel.

Je rappelle aussi qu'Europorte a remporté tous les appels d'offres où il s'est porté candidat dans le domaine de la **gestion d'infrastructures** : il exploite et/ou maintient ainsi les réseaux ferroviaires des Grands Ports maritimes de Dunkerque, La Rochelle, Nantes-Saint-Nazaire, Le Havre, Bordeaux et Rouen, ainsi que des Ports de Paris et de Strasbourg.

GB Railfreight, troisième opérateur de Grande-Bretagne, reste toujours aussi dynamique. Il a ainsi remporté un contrat de deux ans lui confiant le transport de plus d'un million de tonnes de déblais, produits par les travaux du réseau ferré en cours de construction pour la desserte du Grand Londres. GB Railfreight se développe dans le transport de la biomasse et assure la livraison de 30 % du charbon transporté par rail au Royaume-Uni.

Le CIFFCO (Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale) créé par Groupe Eurotunnel à Coquelles (Pas-de-Calais) et inauguré début 2012 a réalisé une excellente première année. Il s'agit du premier centre d'enseignement de ce type, ouvert à la fois à l'ensemble des entreprises ferroviaires européennes, aux gestionnaires d'infrastructures et à leurs sous-traitants. Le CIFFCO forme des techniciens évoluant sur le réseau ferré national français et celui des pays voisins.

Le 11 juin, le Tribunal de commerce de Paris a retenu l'offre d'Eurotunnel présentée dans le cadre de la cession des actifs de SeaFrance, en liquidation judiciaire. **Les navires Le Berlioz, Le Rodin et Le Nord Pas-de-Calais** sont loués à une société d'exploitation indépendante sous statut de SCOP. L'Autorité de la concurrence française a rendu le 8 novembre un avis favorable à cette reprise des navires de l'ex-SeaFrance. L'Autorité de la concurrence britannique a une approche différente. Conformément aux recommandations européennes, une synthèse sera certainement à trouver entre les deux avis.

Des engagements responsables

Groupe Eurotunnel est également attentif à la Responsabilité Sociétale de l'Entreprise (RSE), domaine où nous devançons la réglementation. Le Groupe publie en la matière un bilan et des indicateurs extra-financiers, l'ensemble consultable dans un Rapport RSE désormais diffusé en complément de ce Rapport d'activité.

Cette responsabilité s'exerce d'abord en direction des 3 677 hommes et femmes, salariés du Groupe (au 31 décembre) : un dialogue social fécond (dont témoigne la signature de plusieurs accords collectifs en 2012) et des initiatives prenant en considération les attentes des salariés construisent un environnement de travail favorisant le développement personnel. Le Groupe cherche toujours à attirer et à retenir des collaborateurs qualifiés et de qualité.

Acteur de la mobilité décarbonnée, limitant autant que possible l'impact de ses activités sur l'environnement, Groupe Eurotunnel s'est engagé en 2012 dans le cadre de la *Global Union for Sustainability* à réduire encore ses émissions de gaz à effet de serre de 3 % par an. Groupe Eurotunnel a adhéré début 2013 aux principes du Pacte mondial des Nations-Unies (*Global Compact*), charte de référence dans les domaines des droits de l'Homme, des conditions de travail, du respect de l'environnement et de la lutte contre la corruption.

Une nouvelle dimension

Vous constaterez en lisant plus avant ce rapport que votre groupe a changé de dimension : presque 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires, une capitalisation boursière de 3,6 milliards d'euros (au 20 mars 2013), une profitabilité croissante, une augmentation des dividendes.

Nous sommes bien décidés à continuer longtemps sur cette voie.

Bien sincèrement,



Jacques Gounon,
Le 21 mars 2013

LA GOUVERNANCE

Comité exécutif de Groupe Eurotunnel SA

Jacques Gounon
Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel

Emmanuel Moulin
Directeur général adjoint – Corporate

Michel Boudoussier
Directeur général adjoint – Liaison Fixe sous la Manche

Pascal Sainson
Président d'Europorte SAS

Jo Willacy
Directeur Commercial – Liaison Fixe sous la Manche

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

Lord Peter Levene of Portsoken (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

* Le 20 mars 2013, le Conseil d'administration de Groupe Eurotunnel a coopté **Mme Perrette Rey** en qualité d'administratrice indépendante, en remplacement de M. Hugues Lepic, démissionnaire.

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

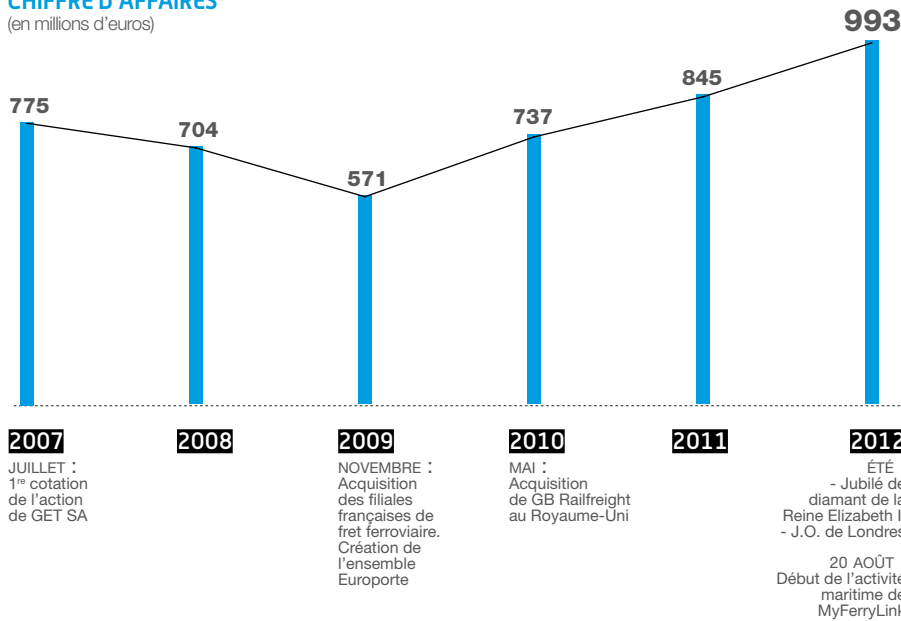
CHIFFRES CLÉS

GROUPE EUROTUNNEL*

Un Groupe privé à 100 %, sans aucun financement public

CHIFFRE D'AFFAIRES

(en millions d'euros)



RÉSULTAT NET

34

MILLIONS D'EUROS de bénéfice en 2012 (19 millions d'euros en 2011)

PROFITABILITÉ

43 %

MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)**/ Chiffre d'affaires en 2012

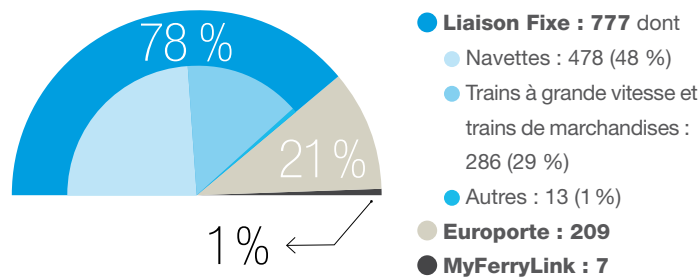
DIVIDENDE

66

MILLIONS D'EUROS Soit 0,12 euro par action seront distribués aux actionnaires, au titre de l'année 2012, si l'Assemblée générale du 15 mai 2013 vote cette résolution

RÉPARTITION DU CHIFFRE D'AFFAIRES EN 2012 PAR ACTIVITÉ

(en millions d'euros)



EMPLOI

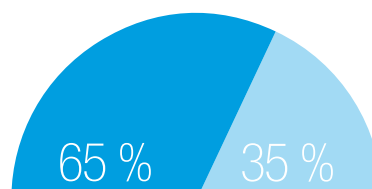
(au 31 décembre 2012)

3 677

EMPLOYÉS (soit +6 % par rapport à 2011)

RÉPARTITION PAR PAYS

- France : 2 399 employés
- Royaume-Uni : 1 278 employés



EUROPORTE

Chaque semaine,

800

TRAINS

sont tractés en Europe par les entreprises ferroviaires de l'ensemble Europorte

230

LOCOMOTIVES ET LOCOTRACTEURS

composent le parc du matériel roulant d'Europorte en France et au Royaume-Uni

En 2012 en France, Socorail, filiale d'Europorte, a traité

250 000

WAGONS et

250 000

CAMIONS

sur des sites industriels et a réalisé 3 500 opérations sur des navires

L'équivalent de

11 707

CAMIONS

a été retiré en 2012 des axes routiers par le service mis en place par GB Railfreight en mai pour Crossrail (transport de déblais) entre Londres (Westbourne Park) et l'estuaire de la Tamise (Northfleet)

* Les données des années 2007 à 2011 sont reproduites telles que publiées (au taux de chaque période).

** Hors indemnités d'assurance au titre des pertes d'exploitation.

TUNNEL SOUS LA MANCHE*

+ de **300**
MILLIONS DE VOYAGEURS

ont emprunté le tunnel sous la Manche, depuis mai 1994.
Le 18 octobre 2012, M. Chris McCairns est devenu le 300 millionième voyageur à emprunter le Tunnel, ce dont il a été averti par SMS pendant sa traversée

20
MILLIONS DE PERSONNES
tous moyens de transport confondus, ont franchi la Manche via le Tunnel en 2012



Depuis mai 1994, Eurotunnel a transporté

278 MILLIONS
de tonnes de marchandises



En 2012, Eurotunnel a transporté **2,5** MILLIONS de véhicules à bord du Shuttle (voitures, motos, camping-cars...)



En 2012, Eurotunnel a transporté

1,5 MILLION
de poids lourds à bord des Navettes Camions

* Données chiffrées au 31 décembre 2012.

ELECLINK

L'émission de
400 000

TONNES / AN DE CO₂
sera évitée par la réalisation de l'interconnexion des réseaux électriques français et britannique via le tunnel sous la Manche

CIFFCO

Près de
10 000

JOURS DE FORMATION
ont été dispensés à **2 125 personnes** en 2012 par le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale

MyFerryLink

2 005

ROTATIONS DES FERRIES
entre les ports de Calais et de Douvres depuis la mise en service des ferries le 20 août 2012, soit 8 rotations par jour, en moyenne

NOS RÉCOMPENSES EN 2012

PRIX DE LA MEILLEURE ENTREPRISE DE TRANSPORT FERROVIAIRE

Eurotunnel Le Shuttle remporte pour la deuxième année consécutive cette récompense décernée par le vote de milliers de lecteurs de *The Guardian* et de *The Observer*. Elle distingue la performance d'Eurotunnel, seul opérateur transmanche à fournir à ses clients à la fois un service de haute qualité et un système de transport respectueux de l'environnement.

PRIX DU MEILLEUR FOURNISSEUR

Les Navettes Camions d'Eurotunnel ont été mises à l'honneur dans le cadre du salon InnoTrans de Berlin. Notre client DB Schenker souligne ainsi la qualité de service, la fiabilité et la fréquence de nos rotations. Eurotunnel est la première société française à obtenir ce prix prestigieux.

MEILLEUR TRANSPORTEUR D'AUTOCARS

Le magazine de langue anglaise *Coach Monthly*, journal professionnel de référence dans le monde des autocaristes et du tourisme, distingue Eurotunnel pour ses résultats en matière de réduction de l'empreinte carbone.

TOP DOG

Le Shuttle reçoit une « distinction spéciale » lors de la cérémonie des *Dogs Awards* du *Kennel Club* britannique. Eurotunnel est le leader du transport d'animaux de compagnie au départ et vers la Grande-Bretagne.

1^{ER} PRIX DE L'INNOVATION TECHNIQUE

Europorte et London Carex sont honorés ensemble par le Rail Freight Group, en raison du succès du test réalisé en mars 2012 pendant lequel un train à grande vitesse chargé de colis a pu circuler entre l'aéroport de Lyon et la ville de Londres, via l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle et le tunnel sous la Manche.

GREEN FLAG AWARD

Un huitième « drapeau vert » consécutif flotte sur le site de Samphire Hoe, propriété de Groupe Eurotunnel au pied des falaises de Douvres (Grande-Bretagne). Il labellise les efforts accomplis dans ce site, transformé en réserve naturelle pour la préservation de l'environnement et le maintien de la biodiversité.

PRIX DU MANAGER DE L'ANNÉE

John Smith, Directeur général de GB Railfreight reçoit cette distinction, décernée pour son « exceptionnelle contribution personnelle à l'industrie ferroviaire » au cours des *National Rail Awards*, remis à Londres.

ACTIONNAIRES ET INVESTISSEURS

NOMBRE D' ACTIONS

550

MILLIONS
au 20 mars 2013

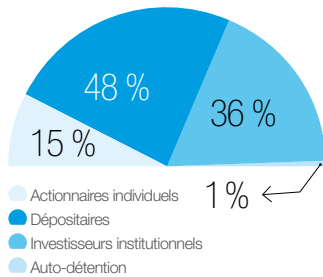
CAPITALISATION BOURSIÈRE

3,6

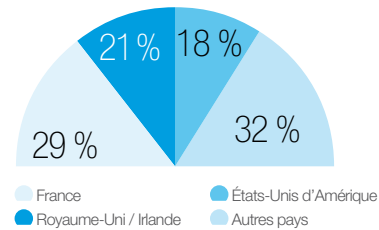
MILLIARDS D'EUROS
au 20 mars 2013

STRUCTURE DE L'ACTIONNARIAT*

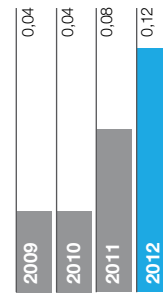
RÉPARTITION DU CAPITAL
PAR TYPE D'ACTIONNAIRES



RÉPARTITION DU CAPITAL PAR LOCALISATION
DES TENEURS DE COMPTES



DIVIDENDE
PAR ACTION



* Base : TPI réalisé début 2013 auprès des porteurs de 1 000 actions et plus des registres gérés par BNP Paribas Securities Services et par Computershare, et estimation pour les détenteurs de portefeuilles compris entre 100 et 1 000 actions.

ACTIONNAIRES INDIVIDUELS

Transparence et dialogue sont les principes qui guident la relation du Groupe avec ses actionnaires individuels. Le service des Relations avec les actionnaires qui a pour mission d'informer, développer et fidéliser l'actionnariat individuel du Groupe, multiplie les occasions d'échange et d'information :

- En 2012, Groupe Eurotunnel a diffusé sur son site internet www.eurotunnelgroup.com, le Rapport d'activité, le Rapport responsabilité sociale de l'entreprise, le Document de Référence, huit numéros de La Voie de l'Avenir, lettre d'information dévolue aux actionnaires individuels, ainsi que 44 communiqués.
- Le site web du Groupe s'est enrichi de films qui permettent aux actionnaires individuels de découvrir notre actualité en images. Avant l'Assemblée générale 2012, des interviews des nouveaux membres du Conseil d'administration étaient accessibles en ligne.
- Chaque année, les moments forts de l'Assemblée générale sont retransmis sur le site internet.

INVESTISSEURS INSTITUTIONNELS

- Groupe Eurotunnel entretient des échanges réguliers avec ses investisseurs institutionnels et, de manière générale, une relation suivie avec la communauté financière via les analystes *sell side*.
- En 2012, Eurotunnel a participé à huit conférences sectorielles et journées investisseurs organisées par des institutions financières, notamment à Genève et à Francfort.
- Cette activité est renforcée par l'organisation de conférences, *roadshows* et réunions individuelles avec le Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel à Paris et à Londres, par exemple à l'occasion des publications d'informations financières.

NOUVELLE PLATEFORME DE NÉGOCIATION À LONDRES

Le 19 juillet 2012, pour permettre aux actionnaires (notamment britanniques) de bénéficier d'une liquidité accrue de leurs titres sur le marché de Londres, le Groupe a transféré la négociation de ses titres du *London Stock Exchange* vers *NYSE Euronext London*. Cette opération offre à la communauté des investisseurs, une plateforme de négociation unique avec, désormais, un carnet d'ordres unique, une seule ligne de négociation, un prix unique (en euros).

Le Conseil d'administration a décidé de proposer à l'Assemblée générale du 15 mai 2013 le versement d'un dividende de 0,12 € par action

MÉMO

L'action GET SA

- Code ISIN : FR0010533075
- Code mnémonique : GET sur Euronext™ Paris et Euronext™ Londres
- Date d'introduction : 2 juillet 2007
- Places de cotation : Euronext™ Paris (Eurolist compartiment A), UK Listing Authority à Londres (à titre standard)
- Plateformes de négociation : NYSE Euronext™ Paris et NYSE Euronext™ Londres
- PEA : éligible
- Indices principaux : SBF 120, FTSE All-World, FTSE Medium Cap, DJ Stoxx 600, Next 150, MSCI World Index, MSCI Europe
- Le capital social de Groupe Eurotunnel SA est de 220 000 000 €. Il est divisé en 550 000 000 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

STRATÉGIE

Groupe Eurotunnel et ses filiales, entreprises de service,

placent le client au cœur de leurs priorités



Mr et Mme Coughlan
et leur fille Charlotte,
clients d'Eurotunnel –
Le Shuttle, Guildford –
Surrey (Grande-Bretagne)

QUESTIONS CLÉS

LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

COMMENT LE MARCHÉ TRANSMANCHE A-T-IL ÉVOLUÉ EN 2012 ?

	MARCHÉ TRANSMANCHE DU DÉTROIT EN 2012**	VARIATION DU MARCHÉ 2011/2012	PART DE MARCHÉ LIAISON FIXE	GAIN DE PART DE MARCHÉ LIAISON FIXE 2011/2012
Voitures*	4 855 000	-2,4 % ↓	50,8 %	+4,4 points ↑
Autocars	143 000	+1,6 % ↑	41,2 %	+1,4 point ↑
Camions	3 371 000	+2,5 % ↑	43,5 %	+5 points ↑

* Y compris motos, véhicules avec remorque, caravanes et camping-cars.
** Source : Estimation de IRN Services Ltd.

QUELS TRAINS ACCÈDENT AU TUNNEL ?

L'interopérabilité (c'est-à-dire la capacité à faire circuler, en toute sécurité, les matériels roulants sur les réseaux continentaux, dans le tunnel sous la Manche et en Grande-Bretagne) est un enjeu clé pour Eurotunnel.

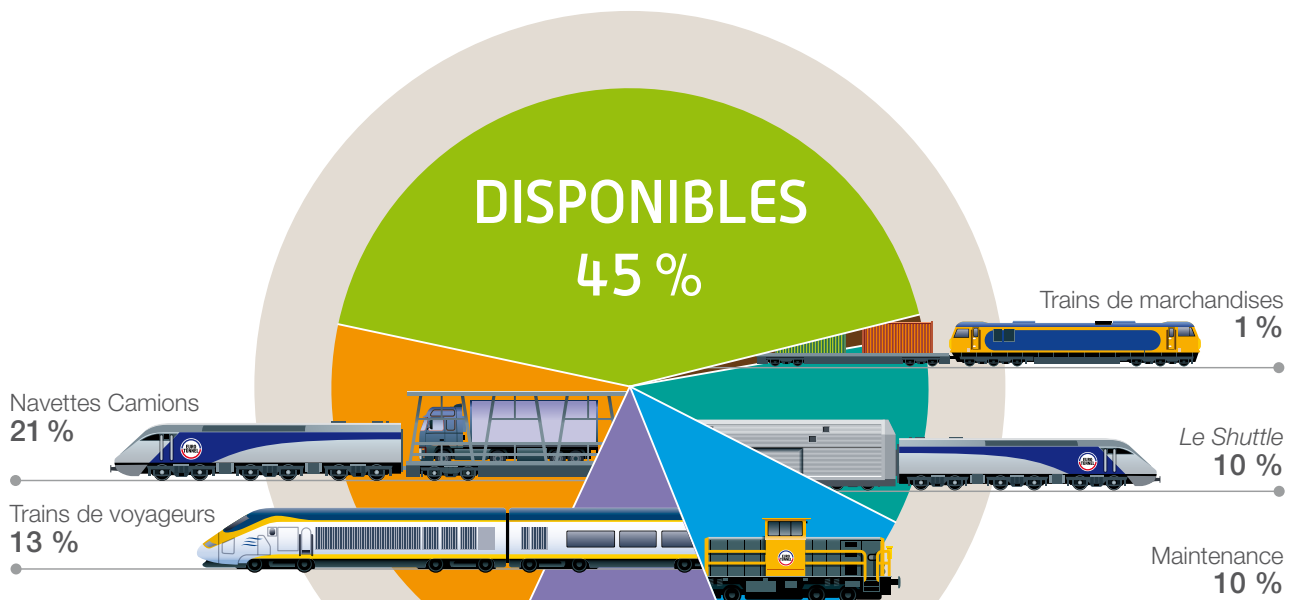
● Depuis mars 2012, les Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) sont applicables dans le tunnel sous la Manche, ce qui permet désormais le développement d'un trafic de fret « standard », sans le recours aux locomotives spécialisées de type Class 92.

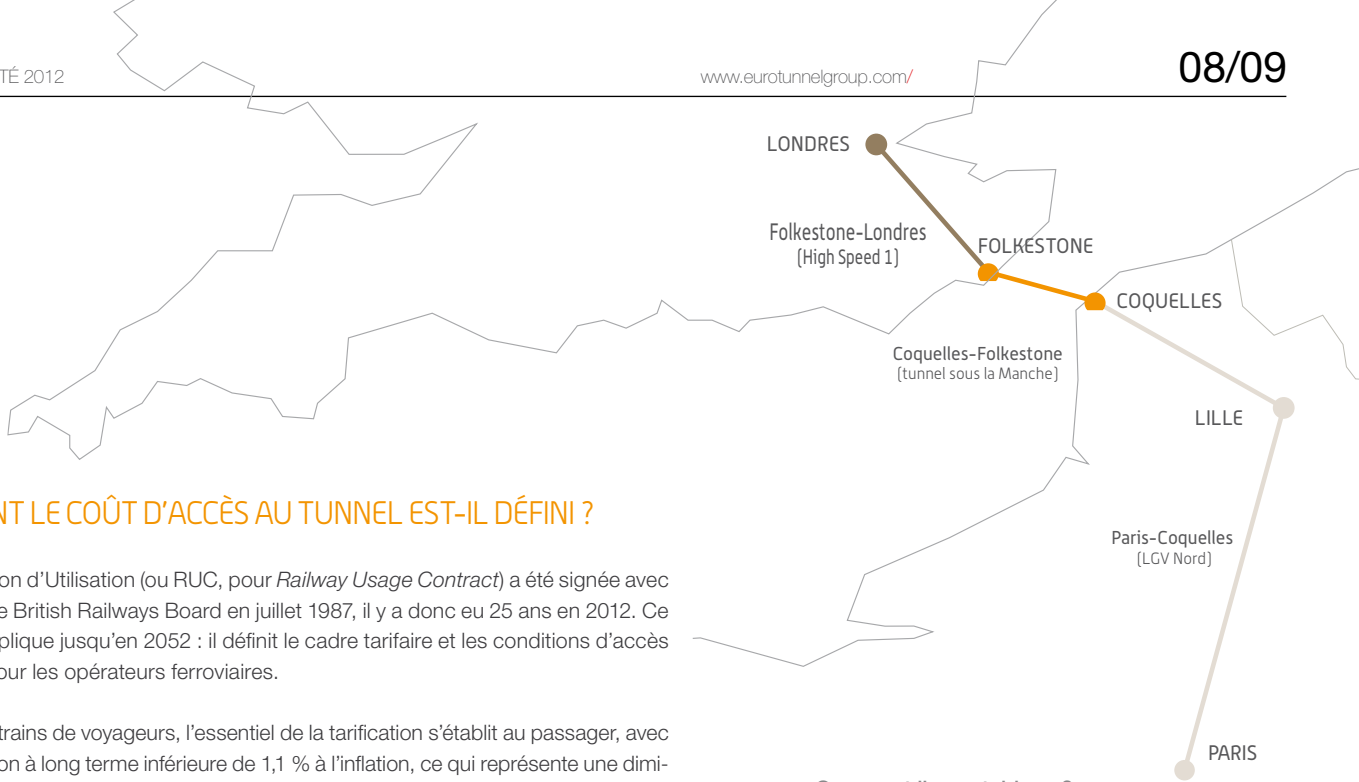


Janvier 2013 : test réussi dans le Tunnel pour la locomotive Vectron (Siemens) et son convoi de 1 350 tonnes

- Cette homologation a été suivie de deux essais réussis : en septembre, une locomotive Prima II (Alstom), tractant une charge de 950 tonnes, a réussi tous les tests requis ; de même en janvier 2013, pour une locomotive Vectron (Siemens) et son convoi de 1 350 tonnes.
- Les nouvelles rames à motorisation répartie commandées par Eurostar à Siemens (399 mètres, 894 passagers) sont en attente d'homologation. Elles pourraient entrer en service à partir de 2014.
- Les trains courts de Siemens (200 m), que Deutsche Bahn compte utiliser entre les villes du nord de l'Europe du Nord et Londres, font l'objet d'une demande argumentée auprès de la CIG.

PAR QUI LE TUNNEL EST-IL UTILISÉ ?





COMMENT LE COÛT D'ACCÈS AU TUNNEL EST-IL DÉFINI ?

La Convention d'Utilisation (ou RUC, pour *Railway Usage Contract*) a été signée avec la SNCF et le British Railways Board en juillet 1987, il y a donc eu 25 ans en 2012. Ce contrat s'applique jusqu'en 2052 : il définit le cadre tarifaire et les conditions d'accès au Tunnel pour les opérateurs ferroviaires.

- Pour les trains de voyageurs, l'essentiel de la tarification s'établit au passager, avec une indexation à long terme inférieure de 1,1 % à l'inflation, ce qui représente une diminution réelle de 19 % depuis 1994.
- Cette évolution est à comparer aux augmentations des coûts d'accès appliqués dans la même période par les réseaux voisins (RFF et HS1) qui ont beaucoup augmentés ces dernières années.

Les montants des péages ont été définis à l'origine en prenant en compte le coût de la construction du Tunnel, financé à 100 % par des fonds privés, à la différence des grandes infrastructures européennes de transport. Proportionnellement à l'investissement, le péage du Tunnel est le plus compétitif.

Comment lire ce tableau ?

Ce tableau compare, pour un trajet Paris-Londres, les coûts de construction supportés par le gestionnaire d'infrastructure et la répartition des coûts de péage. Par exemple, la réalisation du tunnel sous la Manche représente 62,9 % du coût total des trois infrastructures utilisées alors qu'il ne pèse que 48,7 % du péage payé par l'opérateur qui circule successivement sur ces trois infrastructures (soit un ratio part du péage/part du coût de construction de l'infrastructure de 0,77). Entre Paris et Londres, 33,6% des coûts d'accès à l'infrastructure payé par l'opérateur ferroviaire vont à la LGV Nord, alors que ce tronçon ne représente que 17,8% des coûts de construction totaux (soit un ratio part du péage/part du coût de construction de l'infrastructure de 1,92).

LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LONDRES				RATIO PART DU PÉAGE / PART DU COÛT DE L'INFRASTRUCTURE
COÛT DE LA CONSTRUCTION EN MD€*	PART DE CHAQUE INFRASTRUCTURE DANS LE COÛT TOTAL DE LA CONSTRUCTION	PART DE CHAQUE INFRASTRUCTURE DANS LE COÛT TOTAL DU PÉAGE**		
LGV Nord	3,8	17,8 %	33,6 %	1,89
Tunnel sous la Manche	13,4	62,9 %	48,7 %	0,77
High Speed 1	4	19,2 %	17,7 %	0,92
Total Paris-Londres	21,2	100 %	100 %	na

* Valeur 2011
** Trains de voyageurs

AUTRES ACTIVITÉS

OÙ VA L'ENSEMBLE EUROPORTE ?

Au-delà de la Liaison Fixe sous la Manche (en 2012, 80 % de son chiffre d'affaires), Groupe Eurotunnel poursuit son développement en Europe, sur des marchés complémentaires à son métier de base tels que le fret ferroviaire et la gestion d'infrastructures. Tous les investissements du Groupe ont vocation à générer de la croissance et de la valeur.

- Europorte, qui regroupe l'ensemble de ces filiales françaises et britanniques depuis 2009, enregistre en 2012 une hausse substantielle de son chiffre d'affaires (+28 %) et une marge d'exploitation (EBITDA) positive de 3 millions d'euros.
- Numéro trois du fret ferroviaire au Royaume-Uni, GB Railfreight est un opérateur majeur et profitable, qui assure par exemple, 30 % de la livraison du charbon transporté par rail outre-manche.
- En France, Europorte voit son chiffre d'affaires progresser et atteint la taille critique indispensable à ce type d'activité. La mise en œuvre de son plan de rationalisation doit lui permettre d'atteindre l'équilibre du résultat opérationnel fin 2013.
- Fort de l'expérience d'Eurotunnel en matière de gestion d'infrastructures et après avoir remporté tous les appels d'offres lancés dans ce domaine depuis 2010, l'ensemble Europorte assure désormais l'exploitation ou la maintenance des réseaux ferroviaires de huit ports maritimes et fluviaux en France (détail en pages 20-21).

GB Railfreight assure le transport des matières premières pour British Gypsum (Groupe Saint-Gobain) à Robertsbridge



RESPONSABILITÉ SOCIALE



+ D'INFOS

Les Journées européennes du patrimoine à Eurotunnel, ce sont nos visiteurs qui en parlent le mieux (vidéo)

UN ENGAGEMENT INSCRIT AU CŒUR DE LA STRATÉGIE

Groupe Eurotunnel apporte une contribution volontaire aux objectifs du Développement durable. Il manifeste cette attention par la prise en considération des préoccupations sociales, environnementales et économiques dans les activités de chacune de ses filiales ainsi que dans leurs interactions avec les différentes parties prenantes (salariés, clients, fournisseurs, actionnaires, investisseurs, collectivités territoriales, administrations, associations...).

Les développements les plus récents de Groupe Eurotunnel (formation aux métiers ferroviaires, interconnexion des réseaux électriques français et britanniques, affrètement maritime...) prennent en considération, eux aussi, les préoccupations sociales et environnementales. A l'échelle du Groupe, la RSE est considérée comme un enjeu stratégique, un facteur de cohésion et un moteur de croissance. Groupe Eurotunnel adhère aux principes du Pacte mondial des Nations-Unies (*Global Compact*) dans ses quatre grands domaines : droit de l'Homme, conditions de travail, respect de l'environnement et lutte contre la corruption.

Les hommes

Groupe Eurotunnel cherche à établir un environnement de travail favorisant le développement et l'épanouissement personnel pour attirer et retenir des collaborateurs qualifiés et de qualité. En 2012, le développement de l'activité s'est accompagné d'une croissance de 6 % des effectifs du Groupe (3677 collaborateurs). Les politiques de ressources humaines reconnaissent l'apport de chaque salarié, compte tenu de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et de ses performances individuelles. Groupe Eurotunnel, qui consacre un budget important à la formation, a créé en 2012 le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO).

La nature

Entreprise ferroviaire innovante et gestionnaire d'infrastructures responsable, Groupe Eurotunnel



Eurotunnel a été un pionnier de la voiture électrique en faisant circuler ce type de véhicule dans le Tunnel dès la fin des années 90. L'entreprise poursuit sur cette voie et se dote actuellement d'une flotte électrique pour les déplacements sur ses terminaux

développe des activités porteuses d'atouts environnementaux intrinsèques. Les solutions proposées par chaque filiale militent en faveur d'un transport « bas carbone » et encouragent le report modal. Eurotunnel avait déjà réduit de plus de 50 % les émissions de gaz à effet de serre de la Liaison Fixe sous la Manche. En 2012, le Groupe a adhéré à la *Global Union for Sustainability*, née au lendemain du sommet mondial Rio+20, et s'engage dans ce cadre à continuer à réduire chaque année de 3 % son empreinte carbone globale (périmètre des filiales de Groupe Eurotunnel SA). Autre illustration de l'ambition du Groupe dans ce domaine, la rénovation du bâtiment Victor-Hugo, qui accueille les clients du *Shuttle* à Folkestone, génère de significatives économies d'eau et d'énergie.

Le territoire

Partenaire engagé dans son environnement économique et social, Eurotunnel a généré la création de 8500 emplois directs, indirects et induits dans le Kent et le Calais. En phase avec ses parties prenantes, le Groupe s'implique dans des actions multiples, notamment en matière de recherche, d'enseignement, de protection de

l'environnement, de maintien de la biodiversité ou de solidarité.

L'acquisition en 2012 de trois navires de SeaFrance a permis la création de 500 emplois au sein d'une société coopérative ouvrière de production. Ils sont loués par Groupe Eurotunnel pour opérer une liaison maritime entre Calais et Douvres.

INDICATEURS RSE

Les actions du Groupe en matière de RSE sont mesurées par un ensemble d'indicateurs extra-financiers audités et rendus publics chaque année dans le Document de Référence et dans le Rapport RSE. L'édition 2012 sera disponible en mai 2013.

La Concession de la

LIAISON FIXE

sous la Manche reste l'activité principale du Groupe. Nous pensons ce système de transport pour les vingt prochaines années



Karine Wadoux,
agent d'accueil clientèle,
Coquelles (Pas-de-Calais),
Eurotunnel

LIAISON FIXE

PRIORITÉ À LA DISPONIBILITÉ ET À L'INNOVATION

Par sa capacité permanente à mettre en œuvre les solutions qui accroissent la qualité de service et la disponibilité du système de transport, Eurotunnel fidélise ses clients et en gagne de nouveaux.

INFRASTRUCTURE

Pour réduire au minimum les temps d'indisponibilité de l'infrastructure qu'empruntent 300 à 400 convois ferroviaires chaque jour, les équipes spécialisées de l'infrastructure s'efforcent de regrouper le plus possible les travaux d'entretien du Tunnel. En septembre 2012, l'une des deux traversées obliques, pièces maîtresses permettant la circulation d'un tunnel ferroviaire à l'autre, a été remplacée en 30 heures. Une véritable prouesse technique : cet ensemble de rails et de traverses pèse 40 tonnes et mesure 40 m de long sur 10 m de large. Une telle opération n'avait été réalisée qu'une seule autre fois au monde et ce, déjà dans le tunnel sous la Manche ! Mais cette fois, l'interruption partielle du trafic a été mise à profit pour réaliser une trentaine d'autres opérations de maintenance, dont le remplacement d'un aiguillage de 60 m de long en sortie du Tunnel.

Deux nuits de travaux au lieu de trois

Avancée majeure dans l'organisation de la maintenance depuis 2012, les travaux d'entretien du Tunnel sont concentrés sur deux nuits par semaine au lieu de trois. Cette « massification » des travaux va s'intensifier, notamment pour le remplacement des rails. Eurotunnel



01



02



03



+ D'INFOS

Une vidéo pour voir ou revoir la mise en circulation de la neuvième Navette

FIABILITÉ

99,8 %

TAUX DE DISPONIBILITÉ du Tunnel en 2012 (hors opérations de maintenance programmées)

TRACTION

44

LOCOMOTIVES dotées d'une puissance de 7 MW, d'ici fin 2013

envisage même de regrouper les travaux, à tel point qu'il soit possible de fermer un des six intervalles pendant une semaine, pour réaliser toute la maintenance et ne plus y revenir avant quelques mois.

MATÉRIEL ROULANT

Pour transporter 1,5 million de camions en 2012, les 9 Navettes Arbel et les 6 Navettes Breda ont dû accomplir des exploits quotidiens. Là encore, la « massification » de la maintenance permet de disposer d'une capacité maximale, sans compromettre la qualité de service. Auparavant, l'entretien des Navettes Camions était réalisé par groupe de wagons,

tout au long de l'année. Désormais, on procède par trains entiers et uniquement pendant les périodes creuses. Ainsi, la quasi totalité du parc a pu rester en service pendant tout le quatrième trimestre 2012, ce qui a contribué à atteindre les records de trafic.

Des wagons sans superstructures

C'est l'évolution des wagons Arbel qui a fait le plus progresser la disponibilité du parc. A l'origine, ceux-ci étaient équipés de superstructures en forme de pagodes destinées à éviter tout risque de contact avec la caténaire lors des opérations de chargement. Chaque wa-

gon était surmonté de quatre lourdes pagodes d'acier. Cette charge génèrait une surconsommation d'électricité de traction. De plus, ces pagodes étaient mal conçues, exigeant un entretien coûteux et fréquent, lequel pesait sur la disponibilité du parc. Eurotunnel a donc développé un ensemble d'innovations permettant la circulation en toute sécurité de wagons débarrassés des trois quarts des pagodes. Ils ont été mis en circulation à partir de l'été 2012, après agrément de la CIG. La facture énergétique, les manœuvres de chargement, ainsi que la disponibilité du parc s'en trouvent améliorées. Parallèlement, un dispositif original de coupure de la caténaire au-dessus des quais a été installé sur six quais à Coquelles et six à Folkestone, afin de garantir la sécurité de tous.

Une neuvième Navette Passagers

Pour faire face aux augmentations de trafic attendues, Eurotunnel avait lancé en 2011 la restauration du neuvième Shuttle, placé en réserve depuis plusieurs années. Ce train a été progressivement remis en service par « triplettes » (groupes de trois wagons). Dès juin, six triplettes étaient disponibles, une septième avant l'été. La restauration de la huitième et dernière s'est achevée tout début 2013, afin d'être disponible pour le rush des vacances d'hiver des Britanniques.



+ D'INFOS

Un aiguillage de 40 tonnes remplacé en moins de 30 heures, le film de l'exploit

- 1_Eurotunnel a modifié ses wagons porteurs de type Arbel pour en améliorer la disponibilité
- 2_Une neuvième Navette Passagers a été remise en circulation en 2012
- 3_Une « traversée oblique », pièce cruciale du réseau, a été changée en 30 heures

LIAISON FIXE

PRIORITÉ AUX CLIENTS

LE SHUTTLE

● **En transportant près de 2,5 millions de voitures* et d'autocars** *Le Shuttle* d'Eurotunnel a réalisé en 2012 sa meilleure performance depuis dix ans. En volume, par rapport à 2011, la croissance est de 7 %.

● **Le jubilé de la Reine Elizabeth II puis les Jeux Olympiques** de Londres ont contribué l'année dernière aux performances historiques du *Shuttle*, mais ils n'expliquent pas seuls ce succès car le trafic est resté très soutenu en septembre, puis de nouveaux records ont été enregistrés pendant les fêtes de fin d'année.

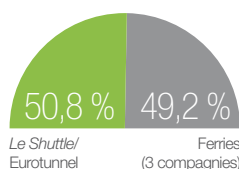
● **Le Shuttle conforte sa place de leader** sur le Déroit et, en 2012, gagne encore 4,4 points de part de marché (voitures). La qualité intrinsèque de ce service, qui permet de traverser la Manche en 35 minutes et offre jusqu'à 5 départs de Coquelles ou de Folkestone chaque heure, explique cette réussite.



NOMBRE DE VOITURES* TRANSPORTÉES



PARTS DE MARCHÉ** (VOITURES*)



NAVETTES CAMIONS

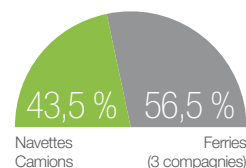
● **Eurotunnel bat en 2012 son record** annuel absolu en transportant près de 1,5 million de camions (avec à leur bord, environ 19 millions de tonnes de marchandises), ce qui en fait de loin, le leader mondial du ferroutage.

● **En volume, la croissance par rapport à 2011 est de 16 %.**

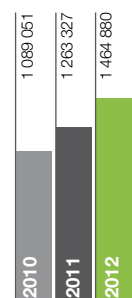
● **Eurotunnel s'adapte au marché et à la demande des clients :** en donnant par exemple accès à ce service aux camionnettes, de plus en plus nombreuses en raison de la montée en puissance des acheminements par petits lots avec le succès de l'e-commerce ; et en proposant six départs par heure et par sens grâce à son parc de 15 Navettes.

● **Eurotunnel a gagné 5 points de parts de marché** en 2012 et reste le premier des transporteurs transmanche dans ce domaine.

PARTS DE MARCHÉ**



NOMBRE DE CAMIONS TRANSPORTÉS



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

** Marché du Déroit, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers Douvres, Folkestone et Ramsgate.

QUALITÉ DE SERVICE

LE TÉLÉPHONE SOUS LA MER

Depuis le 25 juillet 2012, les passagers des Navettes Eurotunnel et des trains Eurostar peuvent utiliser leur téléphone mobile pour recevoir et émettre des appels, des SMS, des courriels ou surfer sur internet pendant leur brève traversée. Eurotunnel a équipé les deux tunnels ferroviaires, avec Alcatel-Lucent. Ce service est disponible dans le tunnel sud, dévolu aux opérateurs français. Les britanniques devraient ouvrir le leur à partir de 2013.

VICTOR-HUGO ET CHARLES-DICKENS ACCUEILLENT NOS PASSAGERS

Les dix millions de voyageurs qui embarquent dans *Le Shuttle* sont désormais accueillis à Folkestone dans le bâtiment Victor-Hugo, terminal Passagers ultramoderne inauguré en septembre 2012. Entièrement rénové, ce bâtiment de 5 000 m² se positionne, par son design et la qualité de son offre, au niveau des meilleurs aéroports internationaux. Le leader britannique du commerce dédié aux voyageurs, *World Duty Free*, y a investi de manière très significative dans son élégant espace de vente. Le Charles-Dickens, terminal passagers de Coquelles, bénéficiera à son tour d'une complète rénovation en 2013.

PLUS VITE SUR LES TERMINAUX

Décidé à améliorer encore «l'expérience client», Eurotunnel continue à investir pour leur faire gagner le maximum de temps de voyage. Le projet «Terminal 2015» prévoit la création d'un parking poids lourds sécurisé pouvant accueillir 370 camions sur le site de Coquelles, ce qui évitera tout embouteillage sur l'autoroute. De nouvelles voies d'accès aux Navettes Camions seront également construites à Folkestone et à Coquelles. En 2013, le bâtiment FlexiPlus y sera repositionné, les passagers des bus bénéficieront du regroupement dans un seul bâtiment des deux contrôles frontaliers et les voyageurs avec des animaux domestiques seront intégrés dans le flux général.

TRAINS DE MARCHANDISES

● **2325 trains de marchandises** ont emprunté le tunnel sous la Manche en 2012 (avec à leur bord 1,2 million de tonnes de marchandises), soit 3 % de moins qu'en 2011, dans un contexte économique peu favorable. À titre comparatif, le fret ferroviaire français a décliné de plus de 5 % en 2012 (tendance observée durant les trois premiers trimestres).

● Depuis 2007, Groupe Eurotunnel soutient d'importants efforts pour relancer l'**activité de fret ferroviaire**. Cette dynamique d'*open access* a ainsi réussi à faire doubler le trafic des trains porte-conteneurs. En 2012, l'instauration par Réseau Ferré de France d'une lourde taxe «sécurité» facturée aux opérateurs qui transitent par la gare de triage de Frethun (Pas-de-Calais) est évidemment un frein à cette relance.

● **Compte tenu des contraintes environnementales croissantes**, Groupe Eurotunnel est convaincu que le trafic intermodal ouvre des opportunités de développement de même que les innovations testées en 2012. En mars, un TGV spécial, affrété sous l'égide d'Euro Carex, a transporté des colis express entre l'aéroport de Lyon-Saint-Exupéry et, via le tunnel sous la Manche, la gare de Saint-Pancras à Londres, et ce en moins de 10 heures (avec un arrêt à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle). Il a dégagé 35 % de moins de CO₂ que les sept semi-remorques ou les sept Boeing 737 utilisés habituellement. En mai, pour la première fois, des remorques routières non accompagnées ont circulé dans le Tunnel, à bord de wagons spécialement affrétés pour Ewals Intermodal et Ewals Cargo, en provenance d'Anvers et à destination de Londres.

NOMBRE DE TRAINS DE MARCHANDISES

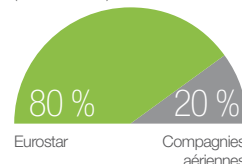


NOMBRE DE PASSAGERS TRANSPORTÉS PAR EUROSTAR* (en millions)



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

PARTS DE MARCHÉ D'EUROSTAR (Paris-Londres)



TRAINS À GRANDE VITESSE

● **Entre Londres, Paris et Bruxelles, Eurostar** a transporté 9,9 millions de voyageurs en 2012, soit une progression de 2 % par rapport à l'année précédente.

● **Le trafic a cru toute l'année 2012**, à l'exception de juillet et d'août quand beaucoup de voyageurs semblent avoir préféré différer leurs déplacements autour de la période des Jeux Olympiques à Londres. Un bon quatrième trimestre 2012 (+5 %) confirme cette observation.

● **Eurostar** a annoncé au printemps 2013 le test d'un nouveau service entre Londres, Lyon et Aix-en-Provence et s'apprête à prendre livraison de 10 rames interopérables lui permettant d'accéder à de nouvelles destinations.

● Bien que, sans réelle justification, la CIG continue de refuser l'accès à la Liaison Fixe aux trains de la **Deutsche Bahn**, l'ouverture des services entre Londres, l'Allemagne et les Pays-Bas reste prévue fin 2015. Ce sont plusieurs millions de passagers qui attendent de pouvoir traverser le Tunnel.

LIAISON FIXE

PRIORITÉ À LA SÉCURITÉ

Le tunnel sous la Manche accueille 20 millions de voyageurs par an, soit deux fois plus que l'aéroport de Nice, par exemple. Cette responsabilité exige les plus hauts standards de sécurité et leur amélioration permanente.

FLOR

Les règles de sécurité de la Liaison Fixe réclament qu'une équipe spécialisée soit présente en permanence à chaque portail, prête, sans délai, à porter assistance aux voyageurs. La mission de cette FLOR (*First Line Of Response*) avait été confiée à l'origine aux sapeurs-pompiers du corps public, employés pour cette mission dans le cadre d'un contrat privé et à la charge d'Eurotunnel. Début 2012, cette convention ayant été dénoncée unilatéralement par les sapeurs-pompiers, Eurotunnel a dû choisir un autre prestataire. Au terme d'une procédure rigoureuse d'appel d'offres, la société

Main Sécurité (groupe Onet) a été sélectionnée. Une équipe de 48 hommes et femmes, spécialement formés à l'environnement du tunnel sous la Manche et aguerrie aux missions de secours, a commencé ses activités le 31 décembre 2012.

SAFE

Une nouvelle fois testées à la faveur de l'exercice binational de sécurité (BINAT 21) en janvier 2012, les stations SAFE ont démontré toute leur efficacité. Opérationnelles depuis un peu plus d'un an, les quatre stations SAFE sont disposées judicieusement dans les intervalles centraux du Tunnel, de telle sorte qu'en cas d'incendie à bord d'une Navette Camions, le train de 800 m de long puisse se rendre rapidement sous l'une des stations. Une fois arrêté, le convoi est évacué et un dispositif spécifique localise l'incendie. Aussitôt un brouillard de microgouttelettes d'eau sous pression est dispersé de manière ciblée sur la zone en feu. Il limite la propagation du feu et contribue

à l'étouffer, minimisant ainsi les dégradations de l'infrastructure. Le tunnel sous la Manche est la seule infrastructure de ce type au monde à être équipée d'un tel dispositif breveté.

GSM-P

Depuis juillet 2012, la mise en service du réseau public GSM-P (téléphonie et internet mobile) à l'intérieur du tunnel ferroviaire sud (le tunnel nord doit suivre en 2013) accroît le confort des passagers des Navettes d'Eurotunnel et de ceux des trains à grande vitesse. Cette possibilité de communication leur apporte aussi un véritable « plus » en matière de sécurité. Désormais, le moindre incident peut être porté à leur connaissance très rapidement par SMS. Eurotunnel a parallèlement créé une fonction de *Customer Information Coordinator*. En complément des annonces diffusées à bord par les équipages, le *Customer Information Coordinator* peut, par SMS, alimenter la clientèle en informations régulières, fiables et pertinentes, notamment lors des situations qui conduisent temporairement à l'arrêt d'un train dans le Tunnel.

Le déploiement futur du GSM-R, système radio aux standards ferroviaires européens, viendra encore améliorer la circulation de l'information et la sécurité.



Composée de 48 hommes et femmes formés aux missions de secours, la nouvelle FLOR patrouille 24 h/24 dans le tunnel de service

Les ACTIVITÉS FERROVIAIRES

du Groupe, 3^e opérateur ferroviaire au Royaume-Uni et en France, apportent un relai de croissance significatif. La culture du service et de la sécurité structure ce développement



David Arnaud,
contremaître d'exploitation,
Port Edouard-Herriot,
Lyon (Rhône)
Socorail par Europorte

ACTIVITÉS FERROVIAIRES

CHIFFRE D'AFFAIRES

111

MILLIONS D'EUROS
de chiffre d'affaires
générés par les
activités d'Europorte au
Royaume-Uni en 2012



GB Railfreight tracte des trains pour le compte du métro de Londres

GB RAILFREIGHT SUR SA LANCÉE

GB Railfreight continue de gagner des parts de marché et a emporté en 2012 des contrats de taille, démontrant ainsi à nouveau toute sa capacité à s'engager dans des projets toujours plus ambitieux et à fournir les prestations de grande qualité qui lui valent ce succès.

Un million de tonnes à transporter

Spécialiste du percement de tunnels, BFK, sous-traitant de Crossrail (le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire du réseau en construction pour la desserte du Grand Londres) a confié à GB Railfreight le transport entre Westbourne Park (ouest de Londres) et Northfleet (Kent) d'un million de tonnes de déblais excavés. Pendant deux ans, GB Railfreight opérera plus de 860 trains tractés par des locomotives de type Class 66 sur ce trajet. Ce contrat majeur en terme d'activité comporte aussi un avantage environnemental : le choix du transport par rail supprime un flux d'au moins 50 000 camions sur les routes

congestionnées de l'agglomération londonienne.

Pour GB Railfreight, habituel fournisseur de prestations de transport du secteur des infrastructures, le regain d'activité dans ce domaine est très favorable. On note principalement une hausse des commandes de Network Rail en fin d'année, dépassant toutes les prévisions ; les activités saisonnières hivernales ont été florissantes, GB Railfreight apportant des solutions au moyen de trains spéciaux pour chasser les feuilles mortes, limiter les effets de la neige ou du gel. L'activité dans ce secteur devrait se maintenir en 2013.

De nouveaux services dans le secteur de l'énergie

Le transport du charbon vers les centrales électriques alimentées par ce carburant (dont l'activité a cru de 32,3% en 2012 en raison de l'élévation du prix gaz) reste un marché clé pour GB Railfreight : de nouveaux services ont vu le jour en 2012, flux de charbon entre Potland Burn et Kellingly et, pour EDF, entre

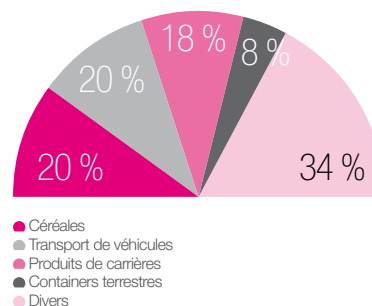
Hull Docks et West Burton. Un contrat de trois ans pour le compte de EoN prévoit le transport de biomasse des docks de Liverpool à Ironbridge. Greenergy, troisième entreprise privée du Royaume-Uni, a conclu avec GB Railfreight un contrat d'acheminement de produits pétroliers et de combustible diesel entre Humberside (en 2012), Teeside (fin 2013) et le sud du Pays-de-Galles. Une desserte supplémentaire a été ajoutée pour le compte de PetroChem Carless de Harwich à Holybourne.

Les conteneurs en progression

Dans les aciéries de Teeside récemment rouvertes, GB Railfreight a fourni en 2012 des services de logistique sur site. L'entreprise a aussi pris en charge le transport de ferraille, de chaux et de matières premières à base de calcaire. Il est prévu que l'activité s'ouvre au transport de charbon en 2013.

Avec une augmentation des conteneurs transportés, l'activité intermodale maritime a connu une progression constante. Désormais, GB Railfreight offre un mouvement quotidien de six trains import et six trains export au port de Felixstowe.

La conjoncture 2013 reste positive ; le secteur énergétique est un axe de développement. Des essais pour transporter des scories sont programmés, notamment de Port Talbot et Scunthorpe vers Acton. Par ailleurs, l'acheminement de granite pour la production de béton de Tunstead vers Bury St-Edmund est à l'étude.

ACTIVITÉ D'EUROPORTE FRANCE EN 2012
PAR TYPE DE TRANSPORT

EUROPORTE À L'ÉQUILIBRE OPÉRATIONNEL

Engagé dans une marche vers la taille critique, Europorte a massivement investi en France pendant deux ans. L'entreprise se fixe comme objectif l'équilibre du résultat net fin 2013. Elle a, en 2012, atteint l'équilibre opérationnel (EBITDA positif à 3 millions d'euros).

Transport de céréales

Les filiales françaises de l'ensemble Europorte ont réalisé, en 2012, un chiffre d'affaires en progression, pour deux tiers dans les services ferroviaires d'Europor France et pour le tiers restant, dans les métiers historiques de Socorail, le spécialiste des prestations de service logistique interne sur les sites industriels. L'entreprise consolide ses positions dans la traction de trains de fret sur toutes distances en France et en Europe grâce à une qualité de service très compétitive. En témoigne notamment l'efficacité des prestations fournies à Gefco, pour lequel Europorte transporte un tiers des véhicules issus des usines de PSA de l'est de la France. Avec les coopératives céréalières Cérévia, Europorte a également démontré sa capacité à s'adapter aux fluctuations de l'activité de ses clients. Les blés et orges d'hiver acheminés vers Marseille à destination

de la Chine et du Maghreb n'ayant pas été produits en quantité suffisante en 2012 en raison du gel, Europorte a réorienté une partie de ses missions pour transporter davantage de grains de printemps vers les ports du nord de l'Europe. Cette flexibilité lui ouvre de nouvelles perspectives dans le transport des céréales (voir encadré). Un nouveau gros contrat a également été signé avec le pétrolier Exxon, pour assurer tous ses transports ferroviaires de carburant entre sa raffinerie de Fos-sur-Mer, Dijon et l'Ouest de la France.

Une licence en Belgique

En Belgique, la filiale de Groupe Eurotunnel est titulaire d'une licence pour faire circuler des trains sur le réseau national. Elle assure jusqu'à six liaisons par semaine entre la carrière de Lessines et une cimenterie française près d'Amiens. Un contrat a également été signé avec le chimiste Prayon, numéro un mondial des phosphates, pour tracter des trains entre la région d'Anvers et la France.

Taille critique et rentabilité

Depuis sa création fin 2009, Europorte a doublé son activité. Sa marche vers la taille critique a nécessité un effort d'investissement en



En 2012, Europorte France a tracté 180 trains chaque semaine (en moyenne)

acquisition de matériel roulant (55 M€, 2010-2012) et en formation (9,2 M€, 2011-2012). Dans le même temps, la crise économique, notamment dans le transport des containers, s'est traduite par la perte de contrats. La rentabilité de l'activité est attendue fin 2013. Le plan de retour à l'équilibre prévoit d'abord une optimisation de l'organisation, recentrée sur quatre régions au lieu de sept, placées sous l'autorité de directeurs couvrant l'ensemble des opérations d'Europor France et de Socorail. Un contrat de service global, signé avec Alstom en 2012, délègue au constructeur l'entretien du parc de locomotives électriques. Il a été complété avec ce même partenaire par un protocole de recherche portant sur les gains de productivité. A l'exemple des spécialistes d'Eurotunnel, pionniers en cette matière, une démarche de détente des cycles de maintenance a déjà été engagée avec Alstom et Vossloh appelés à devenir partenaires dans l'entretien du parc Europorte. La rationalisation de la flotte de locomotives ouvre, elle aussi, des perspectives significatives de réductions de coûts.

BOURGOGNE FRET SERVICES, NOUVEL OPÉRATEUR FERROVIAIRE TERRITORIAL

Europorte et Cérévia, ont créé ensemble fin 2012 un opérateur ferroviaire territorial (OFT), Bourgogne Fret Services, codétenu à 67 % par l'entreprise ferroviaire et à 33 % par l'Union des Coopératives Céréalières. Le nouvel OFT permet de former des convois pour un ou plusieurs nouveaux clients dans l'agroalimentaire ou dans d'autres secteurs d'activité tels que, par exemple, le bois ou la métallurgie, en les faisant bénéficier des moyens existants. Cette nouvelle solution offre aux entreprises de la région Bourgogne l'opportunité d'accéder à un fret ferroviaire performant.

PORTS

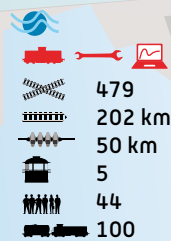
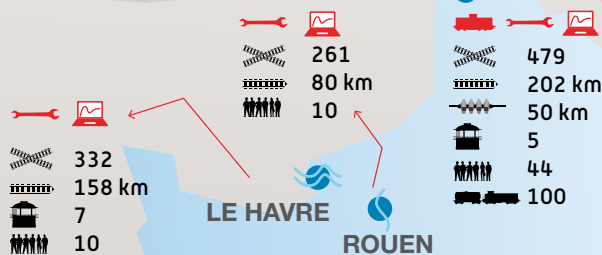
Groupe Eurotunnel est spécialiste de la

GESTION D'INFRASTRUCTURES

Sa filiale Socorail exploite et maintient les réseaux ferroviaires de huit ports maritimes et fluviaux en France

QUELLES ACTIVITÉS, QUELS RÉSEAUX ?

DUNKERQUE



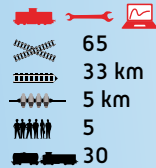
LE HAVRE

ROUEN

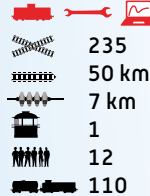
PARIS



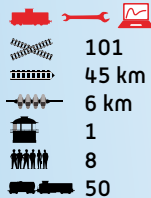
NANTES SAINT-NAZAIRE



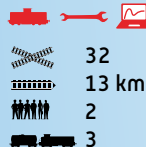
STRASBOURG



LA ROCHELLE



BORDEAUX



Port fluvial Port maritime

ACTIVITÉS

- Exploitation ferroviaire
- Maintenance
- Ingénierie

CHIFFRES CLÉS

- Appareils de voies
- Km de voies
- Km de caténaires
- Postes d'aiguillages
- Salariés
- Trains par semaine

INGÉNIERIE

Socorail prend en charge l'élaboration des documents de référence des réseaux ferrés portuaires et les règlements de sécurité de l'exploitation, de même que l'assistance à la maîtrise d'ouvrage pour des projets, par exemple, d'extensions.

Depuis 2011, Socorail développe une offre de services spécialisée en direction des gestionnaires d'infrastructures ferroviaires. Celle-ci se compose de prestations de gestion des circulations, de maintenance et d'ingénierie ferroviaires. Cette offre a rencontré en 2012 l'adhésion de nouveaux clients. Un contrat de maintenance des ports du Havre et de Rouen est en place ; la gestion déléguée des Ports de Bordeaux, Strasbourg et La Rochelle a été remportée par Socorail. Ces contrats représentent, en 2012, près de 30 % de l'activité de cette filiale, permettant ainsi un rééquilibrage de son portefeuille d'activités.



EXPLOITATION

Socorail gère les circulations ferroviaires et le réseau ferré, sa capacité, fournit le reporting des mouvements aux ports, se charge des manutentions ferroviaires et de la gestion administrative afférente.



MAINTENANCE

Socorail intervient dans les opérations de maintenance préventive et corrective des infrastructures, les opérations de relevage et, de manière générale, assume la responsabilité de l'opérabilité de l'infrastructure : voies ferrées, signalisation, postes d'aiguillage, appareils de voies, caténaies...

DÉVELOPPEMENTS

L'ANCRAGE TERRITORIAL

du Groupe est manifeste dans ses projets de développements qui, tous, cherchent à optimiser ses actifs et ses savoir-faire



LE CIFCO C'EST :

2 125

STAGIAIRES EN 2012

679 salariés de la Liaison Fixe

158 collaborateurs d'Europorte

1 288 personnes extérieures au groupe

Le CIFFCO démarre en flèche

Inauguré en février 2012, le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO) dispense des formations aux métiers du domaine ferroviaire.

Il intervient à la fois comme service interne de formation pour les équipes de la Liaison Fixe transmanche et des autres sociétés du Groupe, mais est aussi largement ouvert à l'ensemble des entreprises européennes du secteur.

Le CIFFCO est notamment agréé par l'Etablissement public de la sécurité ferroviaire (EPSF). Le CIFFCO réalise environ 30 % de son chiffre d'affaires avec des entreprises ou institutions extérieures au groupe, telles que la SNCF, VFLI, le Centre d'essais ferroviaires d'Alstom, Colas, ATIF, Lamblin ou l'EPSF. Bénéficiant de l'expertise et des savoir-faire acquis dans l'exploitation du Tunnel, le Centre prépare à quinze métiers différents, depuis les opérations au sol pour les titulaires d'un CAP jusqu'aux Bac+2 pour la conduite de locomotives. Installé à Coquelles dans un bâtiment de 1 100 m², il emploie une vingtaine de salariés et dispose de moyens importants, notamment huit simulateurs de conduite mobiles.



+ D'INFOS

Retrouver le catalogue des formations sur le site internet du CIFFCO

ELECLINK ACCROÎT LA VALEUR DE L'INFRASTRUCTURE

Créé avec STAR Capital, ElecLink est le constructeur, le propriétaire et l'exploitant d'une future interconnexion électrique de 1 000 MW entre la France et le Royaume-Uni via le Tunnel, ElecLink a reçu le soutien du Premier Ministre britannique et du président de la République française lors du sommet du 17 février 2012. Ce moyen de transport d'électricité permettra d'exploiter au mieux les complémentarités entre les deux pays en termes de production et de consommation. Il facilitera aussi le développement des énergies renouvelables. L'utilisation du Tunnel va minimiser l'impact du projet sur l'environnement, en évitant l'émission de 400 000 tonnes de CO₂ par an dans l'atmosphère. Le choix du Tunnel au lieu d'un câble sous-marin permet d'accélérer le projet pour être opérationnel en 2016.

ELECLINK EN CHIFFRES

- Deux câbles de 75 km de long, dont 51 installés dans le tunnel de service, transporteront l'énergie en courant continu de 1 000 MW vers deux stations de conversion en courant alternatif situées non loin des portails britannique et français. C'est là que s'effectuera la connexion avec les réseaux publics à très haute tension (400 kV) de National Grid Electrical Transmission et d'ERDF, filiales Transport de National Grid et de EDF.
- Les contrats de raccordement ont été signés fin 2012 avec les deux réseaux électriques.
- Les demandes d'agrément d'ElecLink comme transporteur et opérateur électrique seront déposées au cours du premier semestre 2013 auprès des autorités de régulation britannique et française.
- Les appels d'offres pour la construction seront lancés au second trimestre 2013.
- L'interconnexion devrait être opérationnelle en octobre 2016.

GROUPE EUROTUNNEL, CONCESSIONNAIRE DE L'ÉCO-VILLAGE DE SANGATTE-BLÉRIOT

Groupe Eurotunnel poursuit sa mission d'aménageur, telle que confiée à l'origine du projet du tunnel sous la Manche par les pouvoirs publics français, qui a notamment débouché sur la réalisation de la ZAC Cité Europe (220 millions d'euros d'investissements, 2 500 emplois). À la suite d'un appel à candidature, la filiale du Groupe, Euro-Immo GET a été retenue début 2013 par la commune de Sangatte-Blériot-Plage pour devenir l'aménageur de l'éco-village balnéaire et du golf

de la Porte des Deux-Caps. Le projet prévoit la réalisation d'un golf de standing international, d'un hôtel haut de gamme, d'un programme immobilier de type éco-quartier à vocation résidentielle (500 logements) et d'un centre de balnéothérapie. Une partie de ce vaste programme prend place sur des terrains propriété du Groupe. Cette opération ambitieuse, à deux pas du débouché du Tunnel, vise à accroître l'attractivité touristique du Calaisis.

PLANNING DE L'OPÉRATION

2012	2013	2014	2015	2016
<p>AOÛT Dépôt de la candidature par Euro-Immo GET (EIG), filiale du Groupe à la concession d'aménagement</p> <p>SEPTEMBRE Cahier des charges de la mairie de Sangatte</p> <p>NOVEMBRE Dépôt du dossier d'EIG, rédigé avec le concours d'ADEVIA</p>	<p>FÉVRIER Attribution de la concession d'aménagement à EIG</p> <p>COURANT DE L'ANNÉE -Déclaration d'utilité publique -Études et procédures d'urbanisme -Dépôt du permis d'aménager -Études de maîtrise d'œuvre</p>	<p>DÉPÔT DE LA CANDIDATURE DE LANCER DES TRAVAUX D'AMÉNAGEMENT Engagement du programme immobilier</p>	<p>AMÉNAGEMENT DU GOLF</p>	<p>OUVREURE DU GOLF AU PUBLIC</p>

ACTIVITÉ MARITIME

MyFerryLink apporte de la concurrence
dans le marché des ferries

TRANSMANCHE

Premier acteur économique du Calaisis, conscient de sa responsabilité sociale, Groupe Eurotunnel ne pouvait pas rester indifférent à la disparition de SeaFrance et à ses conséquences pour le territoire.

Le Groupe garde aussi la conviction que le Tunnel et les liaisons maritimes sont complémentaires : certains trafics sont interdits dans le tunnel sous la Manche, pour des raisons de gabarit ou de réglementation ; d'autres sont plutôt destinés à la voie maritime pour des raisons de coûts ou de moindre sensibilité au facteur temps. En débutant une activité maritime transmanche, Groupe Eurotunnel maintient ainsi la concurrence, par essence favorable aux clients.



UN JUSTE PRIX DE MARCHÉ

Le Groupe s'est porté candidat au rachat de trois ferries de l'ex SeaFrance d'une valeur de 150 millions d'euros. A l'issue d'une procédure publique et transparente, le Tribunal de commerce de Paris a retenu l'offre de Groupe Eurotunnel qui était la plus élevée. Armateur, Groupe Eurotunnel est donc désormais propriétaire de deux ferries mixtes construits en 2001 et 2005, le Berlioz et le Rodin. Comme ceux-ci sont jumeaux et très récents, les coûts de maintenance de ces « sisterships » sont minimisés. Leur motorisation moderne apporte un meilleur rendement énergétique et réduit leur empreinte carbone. Très manœuvrants, ils sont particulièrement adaptés à la navigation dans le détroit du Pas-de-Calais. Aussitôt envoyés aux chantiers navals Arno de Dunkerque pour remise en état, le Berlioz et le Rodin ont pu être mis en service dès le 20 août 2012. Le troisième navire, le fréteur Nord-Pas-de-Calais, plus ancien, a été remis en état plus tardivement dans l'année avec une mise en service au mois de novembre.

UNE SOCIÉTÉ INDÉPENDANTE EXPLOITE DES FERRIES

Groupe Eurotunnel loue ses trois navires à un exploitant qui assure le transport maritime et l'entretien, la SCOP. Cette Société Coopérative et Participative est dirigée par un ancien Directeur général de Brittany Ferries. Elle a recruté ses salariés essentiellement parmi les anciens employés de SeaFrance, ce qui a permis la création de 500 emplois en France et une centaine au Royaume-Uni.

UNE EXPLOITATION DE QUALITÉ

La ligne Calais-Douvres de MyFerryLink a été ouverte moins de deux mois après l'acquisition des navires. Ce délai record montre le professionnalisme et la mobilisation de l'ensemble des équipes. Depuis, l'exploitation se poursuit avec un très bon niveau de qualité, au rythme de quatre rotations par jour pour le Berlioz et quatre pour le Rodin. En fin d'année 2012, la reprise du trafic Passagers s'effectue au rythme prévu. En ce qui concerne le fret, la campagne de signatures de contrats engagée en janvier 2013 avec de grands clients permet aussi d'être confiant. Elle montre que le positionnement de ses offres fait de MyFerryLink une alternative sérieuse en termes de prix et de qualité de service.

MyFerryLink a l'ambition, tant en passagers qu'en fret, d'atteindre 8 % de part de marché à la fin 2013.



LE RODIN (ferry mixte),
mis en exploitation
en 2001 à une capacité
de 700 voitures
ou de 120 camions

LE BERLIOZ (ci-contre)
(ferry mixte),
mis en exploitation
en 2005 à une capacité
de 700 voitures
ou de 120 camions

LE NORD-PAS-DE-CALAIS
(fréteur),
mis en exploitation
en 1987 à une capacité
de 85 camions

INFORMATIONS FINANCIÈRES

Groupe Eurotunnel, approche pour la première fois 1 milliard d'euros de chiffre d'affaires et dégage un résultat net triplé* par rapport à 2011



Anne-Sophie Aboulwafa,
comptable, Coquelles,
Eurotunnel

* En comparaison avec le résultat 2011 tel que publié, soit 11 millions d'euros.

SYNTHÈSE

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe en 2012 s'élève à 993 millions d'euros.

Il est en augmentation de 118 millions d'euros, soit +14 %* par rapport à 2011. Les charges d'exploitation s'élèvent à 562 millions. L'EBITDA s'établit à 461 millions d'euros, en augmentation de 10 % par rapport à 2011. La marge d'exploitation (EBITDA) par segment d'activité évolue comme le tableau ci-contre le détaille. En 2012, le Groupe a comptabilisé en autres produits d'exploitation 30 millions d'euros en règlement définitif des indemnités de perte d'exploitation résultant de l'incendie de 2008.

Le résultat opérationnel courant augmente de 36 millions d'euros. Le coût de l'endettement financier net baisse de 2 %. En 2012, le Groupe enregistre un **profit net de 34 millions d'euros.**

(en millions d'euros)	LIAISON FIXE	EUROPORTE	MYFERRYLINK	GRUPE
EBITDA** 2011	413	-1	-	412
Variation chiffre d'affaires	66	45	7	118
Variation charges d'exploitation	-38	-41	-20	-99
EBITDA** 2012	441	3	-13	431

** EBITDA hors autres produits d'exploitation au titre de l'indemnisation des pertes d'exploitation suite à l'incendie en 2008

LIAISON FIXE

L'exploitation de la Concession de la Liaison Fixe constitue le cœur de métier de Groupe Eurotunnel. Ce segment incorpore également les activités des services corporate du Groupe.

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du segment Liaison Fixe, qui représente 78 % du chiffre d'affaires du Groupe, est en hausse de 9 % à 777 millions d'euros, en raison de la progression de l'activité Navettes.

● Navettes

Le chiffre d'affaires du service Navettes s'élève à 478 millions d'euros, en hausse de 16 %. L'année 2012 a été marquée par la disparition de l'opérateur maritime SeaFrance et une redistribution du trafic.

Le marché des **camions** continue de progresser en 2012 : +2,5 % par rapport à 2011. Il reste néanmoins toujours inférieur d'environ 10 % au niveau observé en 2007, avant la crise économique. En 2012, le nombre de camions transportés par les Navettes a progressé de 16 %. La part de marché des Navettes Camions augmente de 5 points et atteint 43,5 %, niveau record depuis l'ouverture du Tunnel.

Malgré un marché en déclin en 2012, la part de marché de l'activité **voitures** du Service Navettes a progressé de 4,4 points pour atteindre près de 51 %. Le marché des **autocars** enregistre une légère croissance et la part de marché « autocars » de la Liaison Fixe progresse d'un point à 41,2 %, correspondant à une hausse du trafic autocars de 5 % en 2012.

● Réseau ferroviaire

L'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les **trains à grande vitesse** d'Eurostar et par les **trains de marchandises** a généré en 2012 un revenu de 286 millions d'euros. Au cours de l'année, le nombre de voyageurs d'Eurostar

empruntant le Tunnel a atteint 9,9 millions, 2 % de plus qu'en 2011. Le nombre de trains de marchandises baisse de 3 % en 2012, reflet de l'arrêt par la SNCF de son activité de wagons isolés sur le transmanche et de l'instauration par RFF d'une taxe au passage à Frethun.

CHARGES D'EXPLOITATION

En 2012, les charges d'exploitation de la Liaison Fixe s'élèvent à 336 millions d'euros, en augmentation de 38 millions d'euros (+13 %). Cette hausse s'explique par une progression des coûts opérationnels directement liée à l'augmentation de l'activité des Services Navettes (énergie électrique et coûts d'exploitation, maintenance récurrente, primes et intéressements pour le personnel) et par des coûts non-récurrents (maintenance lourde non-récurrente, éléments exceptionnels liés aux retraites britanniques, reprises de provisions).

EUROPORTE

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

CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires d'Europorte (209 millions d'euros) augmente de 28 %, grâce, notamment à l'activité croissante de GB Railfreight et d'Europorte France.

Il est porté par le démarrage de nouveaux contrats en 2012, par l'effet « année pleine » des contrats démarrés en 2011 et par une légère reprise des volumes sur des contrats existants.

CHARGES D'EXPLOITATION

En augmentation de 25 % (à 206 millions d'euros en 2012), les charges d'exploitation évoluent

toutefois moins vite que le chiffre d'affaires.

En conséquence, la marge d'exploitation d'Europorte s'améliore de 4 millions d'euros grâce aux initiatives de gain de productivité lancées depuis 2011. Pour la première fois depuis son intégration dans le Groupe, le segment Europorte dégage un EBITDA positif de 3 millions d'euros.

MYFERRYLINK

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

Suite à l'acquisition d'une partie des actifs de l'ex SeaFrance début juillet 2012, l'activité maritime de Groupe Eurotunnel a commencé le 20 août 2012 avec la mise en exploitation de deux navires (le Rodin et le Berlioz) après leurs travaux de réhabilitation.

CHIFFRE D'AFFAIRES

Ce segment a généré un chiffre d'affaires de 7 millions d'euros durant les quatre mois et demi d'activité de l'année 2012.

Le démarrage de cette activité a eu lieu à la fin de la saison estivale du marché de tourisme et avant les négociations annuelles avec les transporteurs pour l'activité fret.

En conséquence, le chiffre d'affaires généré en 2012 n'est pas significatif du potentiel de cette activité.

CHARGES D'EXPLOITATION

Les charges d'exploitation s'élèvent à 20 millions d'euros pour la période et sont composées essentiellement de l'achat de traversées auprès de la SCOP.

**ENDETTEMENT
FINANCIER**

- 2%

LA BAISSSE
de l'endettement
financier du Groupe
est en baisse de
5 millions d'euros
en 2012

FREE CASH FLOW*

133

MILLIONS
de Free Cash Flow*
généralisé en 2012

DONNÉES CONSOLIDÉES

AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

Les autres produits d'exploitation se montent à 30 millions d'euros, correspondant à la somme perçus en 2012 au titre de l'indemnisation définitive des pertes d'exploitation résultant de l'incendie en 2008. A ce même titre, 9 millions d'euros avaient été comptabilisés en 2011.

MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)

La marge d'exploitation consolidé du Groupe (461 millions d'euros) est en progression de 40 millions d'euros par rapport à 2011 (19 millions d'euros hors impact des indemnités d'assurance au titre des pertes d'exploitation).

RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)

Les dotations aux amortissements (161 millions d'euros) ont augmenté de 4 millions d'euros, dont 3 millions d'euros pour le segment Europorte suite à l'acquisition de nouveau matériel roulant en 2011 et 2012.

Hors l'impact des indemnités d'assurance au titre des pertes d'exploitation en 2012 et 2011 et de la perte de la nouvelle activité maritime de 14 millions d'euros en 2012, le résultat opérationnel courant est en amélioration de 29 millions d'euros par rapport à 2011 (+11 %). En 2012, les autres charges opérationnelles nettes s'élèvent à 4 millions d'euros contre des produits opérationnels nets de 25 millions d'euros en 2011 (dont 20 millions d'euros au titre de l'indemnisation définitive du matériel roulant endommagé par l'incendie de 2008). Le résultat opérationnel de l'année 2012 est positif de 296 millions d'euros contre 289 millions d'euros en 2011. A périmètre constant (hors l'impact de la nouvelle activité maritime en 2012), le résultat opérationnel est en amélioration de 22 millions d'euros (+7 %).

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net (269 millions d'euros) baisse de 5 millions d'euros (à taux de

change constant) en raison de la diminution du taux d'inflation britannique et son impact sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière, partiellement compensé par l'augmentation de 2 % de la marge sur la tranche C de la dette à partir de juillet 2012.

RÉSULTAT NET

Le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel de l'exercice 2012 est un profit de 34 millions d'euros, à comparer à un profit de 19 millions d'euros pour l'exercice 2011 (recalculée au taux de change de 2012). A périmètre constant (hors une perte de 15 millions d'euros en 2012 pour la nouvelle activité maritime), le résultat net est en amélioration de 30 millions d'euros.

TRÉSORERIE

Le *Free Cash Flow** généralisé en 2012 s'élève à 133 millions d'euros par rapport à 132 millions d'euros en 2011. Au 31 décembre 2012,

la trésorerie et équivalents de trésorerie du Groupe s'élevaient à 256 millions d'euros contre 276 millions d'euros au 31 décembre 2011, après des dépenses d'investissement d'un montant de 183 millions d'euros (incluant 74 millions d'euros versés pour l'acquisition et remise en état des actifs de l'activité maritime), le paiement d'un dividende d'un montant de 44 millions d'euros, 18 millions d'euros versés pour l'acquisition d'obligations à taux variable et 44 millions d'euros alloués au programme de rachat d'actions.

* Le *Free Cash Flow* tel que défini par le Groupe, est le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles diminué du flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement (hors investissements initiaux associés aux nouvelles activités et acquisitions de titres de participation) et du flux de trésorerie net relatif aux intérêts versés (Emprunt à Long Terme et contrats de couverture de taux) et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers). Le calcul est présenté en section 10.8 du Document de Référence.

POUR EN SAVOIR PLUS

- Pour une compréhension complète de cette analyse, le lecteur peut se référer aux chapitres et paragraphe 3, 6, 9, 10 et 20.3.1 du Document de Référence 2012 accessible sur www.eurotunnelgroup.com
- Les comptes consolidés du Groupe sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*). Ils ont été arrêtés par le Conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA le 20 mars 2013 et ont été certifiés par les commissaires aux comptes.

COMPARAISON DES COMPTES DE RÉSULTATS DES EXERCICES CLOS LES 31 DÉCEMBRE 2012 ET 2011

EN MILLIONS D'EUROS	2012	2011 recalculé	Variation 2012/2011	2011 publié
Taux de change €/£	1,23	1,23		1,148
Liaison Fixe	777	711	+9 %	687
Europorte	209	164	+28 %	158
MyFerryLink	7	-	-	-
Chiffre d'affaires	993	875	+14 %	845
Autres produits d'exploitation	30	9		9
Total produits d'exploitation	1 023	884	+16 %	854
Achats et charges externes	-337	-274	+23 %	-267
Charges de personnel	-225	-189	+19 %	-184
Charges d'exploitation	-562	-463	+21 %	-451
Marge d'exploitation (EBITDA)	461	421	+10 %	403
Amortissements	-161	-157	+3 %	-156
Résultat opérationnel courant	300	264	+14 %	247
Autres (charges) / produits opérationnels nets	-4	25		25
Résultat opérationnel (EBIT)	296	289		272
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	3	4	-24 %	4
Coût de l'endettement financier brut	-272	-278	-2 %	-268
Coût de l'endettement financier net	-269	-274	-2 %	-264
Autres produits financiers nets et impôts	7	4		3
Résultat net : profit	34	19		11

Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2011 présenté dans cette section a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2012, soit 1 £ = 1,23 €.

Groupe Eurotunnel SA



Société Anonyme au capital de 220 000 000 €
483 385 142 R.C.S. Paris
3, rue La Boétie
75008 Paris - France

www.eurotunnelgroup.com

EUROTUNNEL
www.eurotunnel.com
www.eurotunnelfreight.com

SIÈGE D'EXPLOITATION
BP 69
62904 Coquelles Cedex
France

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

EUROPORTE
www.europorte.com

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

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

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

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