

# GROUPE EUROTUNNEL SA



## Document de Référence 2012



AUTORITÉ  
DES MARCHÉS FINANCIERS

Le présent Document de Référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 25 mars 2013 conformément à l'article 212-13, du Règlement Général de l'Autorité des marchés financiers. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers. Le document contient l'ensemble des informations relatives au Rapport financier annuel prévu au I de l'article L. 451-1-2 du Code monétaire et financier. Ce document a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires.

Des exemplaires du présent Document de Référence sont disponibles sans frais au siège social de Groupe Eurotunnel SA. Le présent Document de Référence peut également être consulté sur les sites Internet de l'AMF ([www.amf-france.org](http://www.amf-france.org)) et de Groupe Eurotunnel SA ([www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)).

Tous les chiffres figurant dans le présent Document de Référence ont été calculés, sauf indication contraire, soit en appliquant pour les éléments de bilan le taux de change euro / livre sterling constaté au 31 décembre 2012, à savoir 1,225 euro pour une livre sterling, soit, pour les éléments de résultat, au taux moyen de l'exercice 2012, à savoir 1,230 euro pour une livre sterling.

En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent Document de Référence :

- les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2011 établis selon les normes comptables internationales IFRS, le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel pour l'exercice clos le 31 décembre 2011 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 1 mars 2012 ; et
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SA relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2011 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 1 mars 2012 ; et
- les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2010 établis selon les normes comptables internationales IFRS, le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent, ainsi que l'examen de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 4 mars 2011 ; et
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SA relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2010 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 4 mars 2011.

# SOMMAIRE

1.	PERSONNE RESPONSABLE	1
1.1.	<i>Responsable du Document de Référence et de l'information financière</i>	1
1.2.	<i>Attestation du responsable du Document de Référence</i>	1
2.	CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES DE GET SA	2
2.1.	<i>Commissaires aux comptes titulaires</i>	2
2.2.	<i>Commissaires aux comptes suppléants</i>	2
3.	INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES	3
4.	FACTEURS DE RISQUE	5
4.1.	<i>Risques opérationnels</i>	6
4.2.	<i>Risques environnementaux</i>	9
4.3.	<i>Risque de crédit ou de contrepartie</i>	10
4.4.	<i>Risques financiers : risques de liquidité</i>	11
4.5.	<i>Risques financiers : risques de marché</i>	12
4.6.	<i>Risques liés à la structure et à la transformation du Groupe/Activités maritimes</i>	14
4.7.	<i>Risques juridiques</i>	15
4.8.	<i>Le principal actionnaire de GET SA détient un pourcentage significatif du capital et des droits de vote</i>	18
4.9.	<i>Assurances</i>	18
5.	INFORMATIONS CONCERNANT GET SA	19
5.1.	<i>Histoire et évolution de GET SA</i>	19
5.2.	<i>Investissements</i>	20
6.	DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL	22
6.1.	<i>Introduction</i>	23
6.2.	<i>Activités transmanches</i>	24
6.3.	<i>Activités regroupées au sein de l'ensemble Europorte</i>	38
6.4.	<i>Autres activités</i>	41
6.5.	<i>Sécurité et sûreté</i>	42
6.6.	<i>Dépendances</i>	43
7.	ORGANIGRAMME	44
7.1.	<i>Liaison Fixe</i>	44
7.2.	<i>Europorte</i>	44
7.3.	<i>Activités maritime</i>	45
7.4.	<i>Autres</i>	45

8.	PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS	47
8.1.	<i>Propriétés immobilières et équipements de Groupe Eurotunnel</i>	47
8.2.	<i>Contraintes environnementales</i>	48
9.	EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT	49
9.1.	<i>Facteurs importants influant sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur le revenu d'exploitation du Groupe</i>	50
9.2.	<i>Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2011 et 31 décembre 2012</i>	50
10.	TRESORERIE ET CAPITAUX	55
10.1.	<i>Information sur les capitaux de Groupe Eurotunnel</i>	56
10.2.	<i>Flux de trésorerie des exercices 2012 et 2011</i>	56
10.3.	<i>Conditions d'emprunt et structure de financement de Groupe Eurotunnel</i>	57
10.4.	<i>Restriction à l'utilisation des capitaux</i>	57
10.5.	<i>Source de financement pour les investissements futurs</i>	57
10.6.	<i>Ratios de couverture du service de la dette</i>	57
10.7.	<i>Ratio d'Endettement à Long Terme sur immobilisations corporelles</i>	58
10.8.	<i>Free Cash Flow</i>	59
11.	RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES	60
11.1.	<i>Recherche et développement</i>	60
11.2.	<i>Marques, brevets et licences</i>	60
12.	INFORMATION SUR LES TENDANCES	62
13.	PREVISIONS	63
14.	ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE	64
14.1.	<i>Conseil d'administration</i>	65
14.2.	<i>Composition des comités du conseil d'administration</i>	73
14.3.	<i>Direction générale</i>	73
14.4.	<i>Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale</i>	75
14.5.	<i>Intérêts des dirigeants dans le capital de GET SA à la date du présent Document de Référence</i>	75
14.6.	<i>Déclarations concernant les organes d'administration</i>	76
14.7.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	76
15.	REMUNERATIONS ET AVANTAGES	77
15.1.	<i>Montant de la rémunération versée (y compris toute rémunération conditionnelle ou différée) et avantages en nature octroyés par GET SA et ses filiales aux dirigeants de GET SA</i>	78
15.2.	<i>Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par GET SA et ses filiales aux fins du versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages</i>	84
16.	FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	86
16.1.	<i>Direction générale</i>	86
16.2.	<i>Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration</i>	87
16.3.	<i>Auto-évaluation du conseil d'administration</i>	97
16.4.	<i>Principes et règles de détermination de la rémunération et des avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux</i>	98
16.5.	<i>Limitations des pouvoirs du Directeur général</i>	98

16.6.	<i>Contrats de service entre les membres des organes d'administration et de direction et GET SA</i>	98
16.7.	<i>Opérations sur titres des dirigeants</i>	99
16.8.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	99
16.9.	<i>Procédures de contrôle interne et de gestion des risques</i>	99
16.10.	<i>Gouvernement d'entreprise</i>	110
16.11.	<i>Participation des actionnaires à l'assemblée générale</i>	110
17.	RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE	111
17.1.	<i>Origine et développements de la RSE de Groupe Eurotunnel</i>	112
17.2.	<i>Informations sociales</i>	113
17.3.	<i>Informations relatives aux engagements sociétaux en faveur du Développement durable</i>	124
17.4.	<i>Informations environnementales</i>	129
17.5.	<i>Indices</i>	135
17.6.	<i>Attestation de présence et rapport d'assurance modérée des Commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales publiées dans le rapport de gestion 2012 de Groupe Eurotunnel S.A.</i>	135
18.	PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	137
18.1.	<i>Principaux actionnaires</i>	137
18.2.	<i>Détention du contrôle</i>	139
19.	OPERATIONS AVEC DES APPARENTES	140
20.	INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL	141
20.1.	<i>Informations financières historiques</i>	142
20.2.	<i>Informations financières pro forma</i>	142
20.3.	<i>Etats financiers annuels</i>	142
20.4.	<i>Vérification des informations financières historiques annuelles</i>	206
20.5.	<i>Date des dernières informations financières</i>	206
20.6.	<i>Informations financières intermédiaires et autres</i>	206
20.7.	<i>Politique de distribution des dividendes</i>	206
20.8.	<i>Procédures judiciaires et d'arbitrage</i>	207
20.9.	<i>Changement significatif de la situation financière ou commerciale</i>	210
20.10.	<i>Tableau des résultats de la société GET SA au cours des cinq derniers exercices</i>	210
20.11.	<i>Honoraires des commissaires aux comptes</i>	211
21.	INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	212
21.1.	<i>Capital social</i>	213
21.2.	<i>Acte constitutif et statuts</i>	220
21.3.	<i>Avantages tarifaires</i>	223
22.	CONTRATS IMPORTANTS	224
22.1.	<i>Le Traité de Cantorbéry</i>	225
22.2.	<i>Le Contrat de Concession</i>	225
22.3.	<i>La Convention d'Utilisation</i>	228
22.4.	<i>Emprunt à Long Terme et conventions annexes</i>	228
22.5.	<i>Master Intra-Group Debt Agreement</i>	232

22.6.	<i>Affrètement de navires</i>	233
23.	INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS	234
24.	DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	235
24.1.	<i>Lieux où peuvent être consultés les documents et renseignements relatifs à GET SA</i>	235
24.2.	<i>Autres informations</i>	235
25.	INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	236
26.	DEFINITIONS	241
	ANNEXE I – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE GROUPE EUROTUNNEL SA	245
	ANNEXE II – RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS	247
	ANNEXE III – NOTE METHODOLOGIQUE RELATIVE AU CHAPITRE 17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE	251
	ANNEXE IV – TABLE DE CONCORDANCE	260
	ANNEXE V – TABLE DE RÉCONCILIATION	265

# 1. PERSONNE RESPONSABLE

## 1.1. RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE ET DE L'INFORMATION FINANCIÈRE

Nom et qualité du responsable : Jacques Gounon, Président du conseil d'administration et Directeur général de Groupe Eurotunnel SA.

E-mail : PresidentGET@eurotunnel.com

## 1.2. ATTESTATION DU RESPONSABLE DU DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent Document de Référence et ses annexes sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'atteste, à ma connaissance, que (i) les comptes relatifs à Groupe Eurotunnel SA sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de Groupe Eurotunnel SA et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et (ii) le rapport de gestion constitué par les sections du présent Document de Référence listées dans la table de réconciliation figurant en annexe V au présent Document de Référence, présente un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de Groupe Eurotunnel SA et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes données dans le présent Document de Référence, ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document.

Cette lettre de fin de travaux ne contient pas d'observation relative au présent Document de Référence.

Les informations financières 2012 présentées dans ce document ont fait l'objet de rapports des contrôleurs légaux, figurant en sections 20.3.1 et 20.3.2 du présent Document de Référence. Les informations financières historiques, ainsi que les rapports des contrôleurs légaux y afférents, sont incorporés par référence dans le présent Document de Référence.

## 2. CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES DE GET SA

### 2.1. COMMISSAIRES AUX COMPTES TITULAIRES

KPMG Audit, département de KPMG SA  
3, cours du Triangle – 92939 Paris La Défense Cedex, France  
Date de nomination : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012

Mazars  
61, rue Henri Regnault – 92075 Paris La Défense Cedex, France  
Date de nomination : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012

Il sera proposé à l'assemblée générale du 15 mai 2013 de renouveler le mandat des commissaires aux comptes titulaires.

### 2.2. COMMISSAIRES AUX COMPTES SUPPLEANTS

Monsieur Jean-Paul Vellutini  
1, cours Valmy – 92923 Paris La Défense Cedex, France  
Date de nomination : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012

Monsieur Patrick de Cambourg  
1, rue André Colledaboef – 75016 Paris, France  
Date de nomination : 9 mars 2007

Date d'expiration des fonctions : assemblée générale des actionnaires appelée à statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012

Il sera proposé à l'assemblée générale du 15 mai 2013 de nommer KPMG Audit IS et Monsieur Hervé Hélias en remplacement de Monsieur Vellutini et Monsieur de Cambourg.

# 3. INFORMATIONS FINANCIERES SELECTIONNEES

Les tableaux ci-dessous présentent les extraits des comptes de résultats, des bilans et des flux de trésorerie consolidés de Groupe Eurotunnel SA pour les exercices clos les 31 décembre 2012 et 2011.

## COMPTES DE RÉSULTAT RÉSUMÉS 2011 - 2012

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Taux de change €/£</b>	<b>1,230</b>	<b>1,148</b>
Chiffre d'affaires	993	845
Autres produits d'exploitation	30	9
<b>Total produits d'exploitation</b>	<b>1 023</b>	<b>854</b>
Charges d'exploitation	(562)	(451)
<b>Marge d'exploitation (EBITDA)</b>	<b>461</b>	<b>403</b>
Amortissements	(161)	(156)
<b>Résultat opérationnel courant</b>	<b>300</b>	<b>247</b>
Autres (charges)/produits opérationnels nets	(4)	25
<b>Résultat opérationnel (EBIT)</b>	<b>296</b>	<b>272</b>
Coût de l'endettement financier net	(269)	(264)
Autres produits financiers nets et impôt	7	3
<b>Résultat de l'exercice : profit</b>	<b>34</b>	<b>11</b>



## BILANS RÉSUMÉS 2011 - 2012

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Taux de change €/£</b>	<b>1,225</b>	<b>1,197</b>
Immobilisations incorporelles	29	29
Immobilisations corporelles	6 648	6 627
Autres actifs non courants	155	133
Total des actifs non courants	6 832	6 789
Trésorerie et équivalents de trésorerie	256	276
Autres actifs courants	167	153
Total des actifs courants	423	429
<b>Total de l'actif</b>	<b>7 255</b>	<b>7 218</b>
Total des capitaux propres	2 182	2 400
Total des dettes financières	3 988	3 877
Autres passifs	1 085	941
<b>Total des passifs et capitaux propres</b>	<b>7 255</b>	<b>7 218</b>

## FLUX DE TRÉSORERIE RÉSUMÉS 2011 - 2012

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Taux de change €/£</b>	<b>1,225</b>	<b>1,197</b>
Variation de trésorerie courante	459	418
Autres produits opérationnels et l'impôt	2	(2)
<b>Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles</b>	<b>461</b>	<b>416</b>
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(183)	(77)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(301)	(387)
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>(23)</b>	<b>(48)</b>

# 4. FACTEURS DE RISQUE

4.1.	<i>RISQUES OPÉRATIONNELS</i>	6
4.2.	<i>RISQUES ENVIRONNEMENTAUX</i>	9
4.3.	<i>RISQUE DE CRÉDIT OU DE CONTREPARTIE</i>	10
4.4.	<i>RISQUES FINANCIERS : RISQUES DE LIQUIDITÉ</i>	11
4.5.	<i>RISQUES FINANCIERS : RISQUES DE MARCHÉ</i>	12
4.5.1	<i>Risques de taux</i>	12
4.5.2	<i>Risque de change</i>	12
4.5.3	<i>Risque sur les actions et autres instruments financiers</i>	13
4.5.4	<i>Risque sur les matières premières</i>	13
4.5.5	<i>Risques liés aux avantages postérieurs à l'emploi</i>	14
4.6.	<i>RISQUES LIÉS À LA STRUCTURE ET À LA TRANSFORMATION DU GROUPE / ACTIVITES MARITIMES</i>	14
4.7.	<i>RISQUES JURIDIQUES</i>	15
4.7.1	<i>Enjeux et contraintes d'un cadre juridique spécifique</i>	15
4.7.2	<i>Risques avérés et consécutifs au non respect d'engagements contractuels</i>	16
4.7.3	<i>Litiges significatifs</i>	17
4.8.	<i>LE PRINCIPAL ACTIONNAIRE DE GET SA DÉTIENT UN POURCENTAGE SIGNIFICATIF DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE</i>	18
4.9.	<i>ASSURANCES</i>	18

Groupe Eurotunnel conduit une politique active de gestion des risques visant à assurer au mieux la défense et le développement de son patrimoine et de sa réputation et à protéger les intérêts de ses actionnaires, salariés, clients, fournisseurs, de l'environnement et de ses autres parties prenantes. Le Groupe a mis en place un système global d'identification et de gestion des risques présenté au chapitre 16 du présent Document de Référence.

Le Groupe a procédé pour l'exercice 2012, à la revue des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière ou ses résultats et considère ne pas être exposé à d'autres risques significatifs que ceux présentés ci-après. Du fait de son lancement récent, l'activité maritime MyFerryLink n'est pas intégrée au périmètre du dispositif de revue formelle des risques de 2012. Il est prévu que le dispositif de gestion des risques au sein du périmètre de consolidation soit déployé à l'activité maritime MyFerryLink en 2013. Néanmoins, une analyse préliminaire des risques liés à cette nouvelle activité a été effectuée dans le cadre de l'opération de croissance externe menée en 2012. Elle est présentée à la section 4.6 du présent Document de Référence.

### 4.1. RISQUES OPÉRATIONNELS

Le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel dépend principalement de l'évolution du trafic transmanche, lui-même fonction de facteurs dont Groupe Eurotunnel n'a pas, pour la plupart, la maîtrise.

Le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel est étroitement lié au trafic de passagers et de marchandises transmanche.

L'évolution du trafic transmanche et du trafic du Tunnel dépend de nombreux facteurs qui, pour la plupart, ne dépendent pas de Groupe Eurotunnel, parmi lesquels :

- le niveau économique général, marqué par une incertitude persistante, notamment en ce qui concerne la croissance dans la zone euro ;
- le contexte politique français, britannique, européen et mondial ;
- l'éventuelle survenance de catastrophes sanitaires ou météorologiques en Europe ou dans le monde ;
- la concurrence des compagnies aériennes traditionnelles et à prix bas, dites « low cost » ;
- l'attractivité des services de transport par le Tunnel par rapport aux autres modes de transport transmanche ;
- une restructuration profonde du marché du Déroit, avec une surcapacité du transport transmanche ;
- l'évolution de la fiscalité en France et au Royaume-Uni ;
- la limitation du nombre des créneaux horaires pour la circulation des trains dans le Tunnel ; et
- les positions concurrentielles et politiques commerciales des opérateurs ferroviaires exploitant des services de transport de passagers (tel Eurostar) et de marchandises à travers le Tunnel.

Ces différents facteurs pourraient avoir des conséquences négatives sur l'évolution du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel, ses résultats et sa situation financière, ainsi que sur les flux de trésorerie disponibles.

Par ailleurs, comme indiqué au chapitre 6 du présent Document de Référence, la stratégie commerciale et opérationnelle du Groupe pourrait être affectée par ce contexte économique.

L'évolution du marché et du trafic de passagers et de marchandises transmanche, ainsi que des facteurs externes susceptibles de les impacter font l'objet d'un suivi régulier, avec, selon le cas, des ajustements stratégiques et tactiques.

#### **Groupe Eurotunnel doit faire face à une concurrence importante**

L'environnement concurrentiel du Groupe (présenté au chapitre 6 du présent Document de Référence) pourrait se renforcer dans tous ses domaines d'activités. En effet, les activités de Groupe Eurotunnel ont été et sont soumises à une forte pression concurrentielle qui pourrait encore s'intensifier dans un avenir proche, tout particulièrement dans un contexte de surcapacité du transport transmanche, de morosité conjoncturelle du marché Camions et de sensibilité accrue des clients aux prix en période de crise.

En ce qui concerne les activités de la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel doit faire face à la concurrence des acteurs du transport transmanche, dont les stratégies de prix ou autres initiatives concurrentielles sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les volumes du Service Navettes. Ces mêmes initiatives concurrentielles sont également susceptibles d'avoir une incidence négative sur la fréquentation des trains à grande vitesse (Eurostar), sur les routes Paris-Londres et Bruxelles-Londres. Les informations relatives à la part de marché des trains à grande vitesse sur le marché passagers sur les routes Paris-Londres et Bruxelles-Londres sont exposées au paragraphe 6.2.2 du présent Document de Référence.

Le Groupe a adapté sa stratégie commerciale à cet environnement concurrentiel ; la stratégie commerciale est revue régulièrement par le comité de direction et le comité exécutif.

En ce qui concerne l'environnement concurrentiel d'Europorte, l'évolution du marché et du trafic du transport de fret ferroviaire et activités connexes est, de par ses mutations encore récentes, assez spécifique. Au début des années 1990, l'Union européenne a, par plusieurs directives, amené les Etats membres à libéraliser leurs transports ferroviaires, pour arrêter le déclin du fret ferroviaire, ainsi que les pertes qu'il engendrait. L'ouverture à la concurrence du fret européen est effective en France depuis mars 2003. Le premier train de fret privé n'a circulé en France qu'en juin 2005. En 2012, la concurrence entre les opérateurs reste vive.

#### **Groupe Eurotunnel doit faire face à des risques inhérents à l'exploitation d'infrastructures et aux activités ferroviaires**

Groupe Eurotunnel est confronté au risque d'interruption temporaire d'exploitation, en particulier en cas de mouvements sociaux, de défaillances techniques (panne de réseau informatique, panne électrique, etc.), d'accidents (collision, déraillement, incendie, etc.), d'événements d'ordre politique (blocage par des manifestants, immigrés clandestins, etc.), de catastrophes naturelles (tremblement de terre, inondation), de catastrophes industrielles directes (effondrement ou destruction accidentelle) ou indirectes (dispersion de matières dangereuses) ou d'autres types de perturbation qui pourraient avoir un impact négatif sur son activité, sa situation financière et ses résultats, ce qui pourrait affecter la stratégie, notamment commerciale, de l'entreprise. En outre, la perception externe des parties prenantes pourrait être altérée, ce qui pourrait se traduire par une dégradation de l'image du Groupe.

- Au même titre que toute autre entreprise recevant et transportant du public, Groupe Eurotunnel est tenu de mettre en place des mesures destinées à la protection du public. Dans le cas où Groupe Eurotunnel serait en situation de manquement au titre de ses obligations relatives à la sécurité, la CIG, s'agissant de la Liaison Fixe, pourrait suspendre temporairement l'autorisation d'exploiter jusqu'à ce que les mesures correctives nécessaires soient mises en œuvre. Une fermeture pourrait avoir un impact significatif sur l'image de Groupe Eurotunnel, ainsi que sur ses résultats et sa situation financière.
- Groupe Eurotunnel dispose de plus de 19 ans d'expérience en matière de maintenance du matériel roulant, des équipements et de l'infrastructure. Il ne peut toutefois être totalement exclu pour la Liaison Fixe, compte tenu de la spécificité des matériels, des équipements et de l'infrastructure, des conditions particulières et de l'intensité de leur utilisation et de l'évolution des technologies, que ces programmes et plans se révèlent insuffisants ou inadaptés pour faire face notamment à une obsolescence prématurée ou à une multiplication de certains dysfonctionnements, ce qui conduirait à des coûts imprévus ou à des interruptions partielles ou temporaires du service pouvant affecter l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel. Groupe Eurotunnel a mis en œuvre des programmes de simplification et de rénovation visant à réduire les besoins futurs de maintenance et à accroître la disponibilité du matériel roulant. L'impact des solutions industrielles innovantes mises en place dans un souci d'amélioration des performances opérationnelles peut être difficile à maîtriser/appréhender.
- Groupe Eurotunnel assure certaines missions pour le compte des États et doit mettre ainsi en place des mesures de sûreté et des mesures sanitaires, ainsi que les déclinaisons particulières des plans nationaux (Vigipirate, etc.) conformément aux stipulations du Contrat de Concession. Groupe Eurotunnel adapte ses pratiques opérationnelles pour répondre à ces exigences et pour délivrer la qualité de service prévue. Il ne peut être exclu qu'une évolution de ces exigences, rende nécessaire une adaptation des pratiques opérationnelles et commerciales conduisant à une augmentation des coûts d'exploitation ou à une dégradation du niveau de qualité de service, ce qui pourrait avoir une incidence défavorable sur l'image, les avantages concurrentiels, l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel.
- Le parc des locomotives Europorte étant initialement constitué, pour partie, de locomotives anciennes pouvant faire l'objet de pannes, Europorte France a, sur 2011 et 2012, procédé à l'acquisition de 19 locomotives neuves. Par ailleurs, l'évolution des normes de pollution et la mise à jour induite des locomotives pourraient se traduire par un coût important. L'état actuel du marché du matériel roulant impose à Europorte de se positionner pour l'achat et / ou la location d'engins moteurs très en amont de leur fabrication et de leur mise en service, avec comme risque induit, une inadéquation de l'offre du marché aux besoins. Si Europorte n'était pas en mesure de disposer des locomotives nécessaires à l'avenir, sa capacité à réaliser le moment venu ses missions dans les délais impartis serait compromise.
- Du côté britannique, l'accès à un matériel roulant compatible avec la réglementation européenne et nationale semble de plus en plus difficile et pourrait affecter le rythme du développement de GBRF.

La gestion des risques inhérents à l'exploitation de son infrastructure et aux activités ferroviaires est assurée de la manière suivante :

- S'agissant des risques liés à la sécurité dans le Système, ceux-ci sont couverts par la conception même du Système décrit au paragraphe 6.5.2 du présent Document de Référence et par un ensemble de principes, de procédures et de contrôles validés par la CIG. Le Groupe prend également en compte le fait que ces risques peuvent provenir d'entités externes empruntant les installations du Groupe et ainsi, depuis 2010, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité et de la qualité de service, le Groupe détient deux locomotives autonomes de secours supplémentaire. En 2012, avec la mise en service des stations d'attaque du feu SAFE, l'impact du risque « incidents majeurs » a été réduit, mais pas sa probabilité d'occurrence.
- S'agissant des risques liés à la sûreté, Groupe Eurotunnel continue, notamment, à appliquer les mesures mises en place pour faire face aux intrusions de passagers clandestins dans le Système, adaptées à l'évolution de la situation. En outre, un service dédié, la direction des affaires publiques, veille dans le Groupe, au respect des droits et obligations nés de la Concession, aussi bien par les concédants, que par les Concessionnaires et assure le suivi des relations avec la CIG.

- S'agissant des risques liés à la maintenance, ceux-ci sont couverts par un programme d'entretien courant, un programme de maintenance lourde à long terme et un plan de renouvellement du matériel et des équipements, comme indiqué en section 6.2.4.
- Les procédures de gestion des risques liés à l'exploitation, la sécurité, la sûreté et la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant sont plus amplement décrites en section 6.5 du présent Document de Référence et s'articulent autour des divers plans d'action mis en place dans une volonté d'amélioration continue de la qualité de service : programme *Keep Going to Quality*, communication avec la clientèle, site Internet, plans neige et canicule.

### **Des conflits sociaux pourraient avoir un impact sur l'activité de Groupe Eurotunnel**

Dans le contexte actuel de crise économique, le risque d'une détérioration des relations sociales ou de perturbations sociales ne peut être exclu. Des grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient venir perturber les activités de Groupe Eurotunnel. La pyramide des âges, les modifications de la réglementation du travail et les difficultés de reclassement de la population postée ont un effet mécanique sur ces risques. Ces grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient naître non seulement au sein de Groupe Eurotunnel, mais également chez des clients, des sous-traitants ou des fournisseurs de celui-ci.

Le Groupe a déjà procédé à des restructurations et à des réorganisations dans le passé. Il ne peut être totalement exclu que le Groupe soit contraint d'y avoir recours à l'avenir. Ces réorganisations pourraient affecter les relations du Groupe avec ses salariés et déboucher sur des conflits sociaux et en particulier, des arrêts de travail, des grèves, des perturbations, susceptibles d'avoir des effets négatifs sur les activités et les résultats du Groupe.

Les procédures de gestion des risques sociaux sont décrites à la section 17.2 du présent Document de Référence.

### **Groupe Eurotunnel est exposé au risque de terrorisme**

A l'instar d'autres exploitants d'infrastructures, Groupe Eurotunnel est en permanence sujet au risque de survenance d'un attentat terroriste sur ses propres installations, en particulier celles de la Liaison Fixe ou des infrastructures voisines nécessaires au passage des trains ou des Navettes. Indépendamment des couvertures d'assurance en place (voir la section 4.9 ci-après) et des responsabilités régaliennes, si ce risque venait à se concrétiser, l'activité de Groupe Eurotunnel pourrait s'en trouver fortement affectée puisqu'un tel événement serait de nature à réduire le niveau du trafic transmanche pour une période indéterminée. Dans un tel cas, le Tunnel, les infrastructures ou les lignes à grande vitesse voisines pourraient être fermées totalement ou partiellement pendant le temps nécessaire au secours des victimes, à la conduite des investigations sur les circonstances dans lesquelles l'attentat a été perpétré ainsi qu'à la reconstruction des infrastructures et des surfaces touchées. En outre, il existerait un risque que les victimes d'actes terroristes cherchent à obtenir réparation auprès de Groupe Eurotunnel en mettant en cause sa responsabilité. Par ailleurs, les mesures de sécurité et sûreté pourraient être renforcées à la suite d'un acte terroriste, ce qui pourrait augmenter la gêne des passagers occasionnée par les différentes mesures de sécurité et sûreté, réduire les capacités d'accueil et accroître de façon substantielle les dépenses de sécurité et sûreté de Groupe Eurotunnel.

Les procédures de gestion du risque de terrorisme sont décrites à la section 6.5 du présent Document de Référence.

### **Le Groupe pourrait avoir à faire face à un décalage entre le développement de ses activités et les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre sa stratégie**

Le Groupe exerce ses différents métiers au travers d'une large palette d'expertises au sein de sa population de techniciens et de cadres. L'accroissement du périmètre d'activités, de la charge de travail des pôles support suite aux opérations de croissance externe, le tarissement de certaines compétences internes, les difficultés de reclassement de certaines populations exigent une mobilité du personnel et de nouveaux savoir-faire. Les métiers ferroviaires requièrent une formation longue et font l'objet d'une surenchère de la part des opérateurs. Leur pénurie et les faibles possibilités de remplacement dans les équipes existantes, y compris au sein du management, pourraient affecter certains développements.

Afin d'anticiper le risque de perte de compétences clés ou de raréfaction de main-d'œuvre pour certains métiers, le Groupe a engagé une politique de ressources humaines très orientée sur une gestion de l'emploi adaptée aux différents contextes et au souci de l'employabilité par le développement de la formation, comme indiqué au chapitre 17 ci-après. Face à l'absence de formation d'Etat diplômante dans le secteur du ferroviaire, le Groupe a créé une structure dédiée aux formations professionnelles ferroviaires. Afin de fidéliser ses collaborateurs clés, le Groupe a mis en place un dispositif d'incitation à long terme et un plan d'attribution gratuite d'actions à l'ensemble des salariés du Groupe.

Un plan d'action en matière de gestion des ressources humaines a été mis en place au niveau d'Europorte pour optimiser les besoins de main d'œuvre, notamment par la planification de formations modulables en fonction du besoin. Il vise, en particulier à mettre en adéquation les capacités de recrutement, notamment les conducteurs avec le développement des activités. Ce plan s'adosse en outre à un autre plan visant à accroître la productivité des moyens opérationnels directs, par la mise en place des moyens destinés à optimiser

l'organisation du travail et du personnel et les mettre en adéquation avec le caractère discontinu des besoins commerciaux. La mise en place d'un outil complet de planification, a été achevée fin 2012. L'entreprise souhaite optimiser cet outil en 2013.

#### **Groupe Eurotunnel n'exerce aucun contrôle sur les activités des Réseaux et Entreprises Ferroviaires**

Le Tunnel est utilisé par les services de trains de voyageurs à grande vitesse et par les Services de trains de fret des Entreprises Ferroviaires dont les résultats pourraient être affectés par des événements et circonstances extérieurs échappant au contrôle de Groupe Eurotunnel. Celui-ci n'exploite pas ces services et ne peut pas exercer d'influence directe sur l'exploitation commerciale des services de trains à grande vitesse ou des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires. Les performances, niveaux de service et les prix que ces exploitants offrent à leurs clients ainsi que d'autres facteurs qui pourraient être hors du contrôle des exploitants influencent l'utilisation de leurs services, ce qui, à son tour, a une incidence sur le chiffre d'affaires que Groupe Eurotunnel perçoit des Réseaux et Entreprises Ferroviaires. Les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires font face à des problèmes d'organisation et de coordination des opérateurs nationaux et de contraintes techniques et de définition des priorités du fret par rapport aux passagers sur les infrastructures de l'Union Européenne. Ces difficultés d'organisation pourraient rendre difficile une croissance significative des volumes transportés par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires, voire entraîner une baisse importante du trafic. Une partie significative du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel dépend donc du succès de l'exploitation de ces services par des entités sur lesquelles Groupe Eurotunnel n'exerce aucun contrôle.

Les installations ferroviaires utilisées par les services de trains à grande vitesse et par les trains de marchandises sont en dehors de la Concession de Groupe Eurotunnel et peuvent faire l'objet de perturbations d'origines diverses ayant pour conséquences un arrêt ou une diminution de la circulation de ces trains. De tels événements peuvent avoir un impact défavorable sur les redevances perçues par Groupe Eurotunnel pour l'utilisation de son réseau ferroviaire.

#### **Groupe Eurotunnel est exposé au risque de défaillance de ses sous-traitants ou fournisseurs**

Pour l'exécution d'une partie de ses missions, notamment pour les besoins de sûreté, le nettoyage (notamment industriel), ou le calage des véhicules Groupe Eurotunnel fait appel à des sous-traitants et il ne peut être exclu que certains de ces sous-traitants soient défaillants dans l'exécution de leurs obligations, ce qui pourrait affecter les résultats ou la situation financière de Groupe Eurotunnel.

Le matériel roulant et certaines des installations de la Liaison Fixe ont été fournis en très petite série par un nombre de fournisseurs très limité et pour répondre à des besoins d'exploitation très spécifiques. Groupe Eurotunnel estime que, dans l'hypothèse où les fournisseurs d'origine se révéleraient, pour quelque raison que ce soit, incapables d'assurer la fourniture des pièces de rechange nécessaires, voire de Navettes entières ou ne voudraient pas le faire à des conditions acceptables, il serait en mesure d'obtenir d'autres fabricants des matériels et équipements adaptés. Toutefois, le coût ou le calendrier de ces remplacements pourrait avoir une incidence défavorable sur la situation financière ou les perspectives de Groupe Eurotunnel. Pour Europorte, les besoins en location de nouvelles locomotives sur les années à venir, renforcent le risque de dépendance aux fournisseurs clés.

L'attribution par RFF, de sillons dégradés peut être préjudiciable à l'image d'Europorte. Le 22 janvier 2013, Europorte a signé avec Réseau Ferré de France, un accord cadre portant sur la capacité d'infrastructure nécessaire à l'activité de l'entreprise ferroviaire, ainsi qu'un nouvel accord sur la qualité des sillons. RFF s'attache, pour l'horaire de service considéré, à lever les précarités des sillons fret deux mois au moins avant la date prévue pour les circulations.

Le risque de défaillance des sous-traitants est géré en amont par une procédure de sélection des fournisseurs effectuée par le département achats et une veille financière, ainsi que de la gestion des contrats.

Le risque lié aux matériels et équipements est principalement couvert par des achats de stocks de sécurité et par la revue dynamique du panel des fournisseurs, ainsi que de la recherche de matériels et de technologies de substitution.

## **4.2. RISQUES ENVIRONNEMENTAUX**

#### **Groupe Eurotunnel est soumis à de nombreuses réglementations en matière environnementale qui pourraient restreindre son activité ou entraîner des dépenses importantes**

Groupe Eurotunnel est soumis aux réglementations française, anglaise et européenne relatives à la protection de l'environnement, ainsi qu'aux réglementations locales qui lui imposent, notamment, soit d'obtenir des autorisations en vue du rejet de certains déchets, soit de conclure un contrat avec une entreprise agréée, chargée de procéder à leur enlèvement et à leur élimination. Toute violation des réglementations environnementales entraîne l'application d'amendes pour pollution, les règlements prévoyant par ailleurs que les autorités peuvent imposer la fermeture de toute installation qui ne respecte pas les décisions imposant l'arrêt ou la modification de certaines activités nuisibles à l'environnement. Groupe Eurotunnel poursuit la politique de protection de l'environnement et la démarche

de développement durable est décrite au chapitre 17 du présent Document de Référence. Cependant, rien ne permet de garantir que les autorités britannique et française, européennes, nationales ou locales n'imposent pas de nouveaux règlements entraînant des dépenses supplémentaires qui pourraient avoir des conséquences négatives sur les résultats ou la situation financière de Groupe Eurotunnel.

La gestion de ces risques est faite à partir d'une analyse environnementale, qui permet l'identification des différents risques et l'évaluation de leur impact potentiel. Les moyens nécessaires à la minimisation de ces impacts peuvent alors être identifiés. La réglementation décrit au travers de textes de référence les risques associés à certaines activités réalisées sur les terminaux et précise les exigences des autorités en matière de réduction et de surveillance des impacts.

Au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont réalisé, en tant que gestionnaires d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et sur demande du DEFRA (*Department for Environment, Food and Rural Affairs*) et conformément au Climate Change Act 2008, une étude sur la résilience de son infrastructure face au changement climatique prévisible.

### **Les zones et sites industriels sur lesquels Europorte intervient et les produits transportés présentent un risque en matière environnementale et de sécurité industrielle**

Les clients principaux de Socorail, filiale Europorte spécialisée dans la prestation de services logistiques en milieu industriel, sont, notamment, des industries chimiques et pétrolières, classées SEVESO. Ces industries sont soumises à des réglementations très strictes en matière de sécurité et sont donc très exigeantes sur les critères sécurité envers leurs sous traitants. Bien que Socorail soit engagé depuis plusieurs années dans une démarche volontaire de certification qualité ISO 9001 version 2008 et de certification sécurité MASE (Manuel d'Amélioration Sécurité des Entreprises), la dangerosité, toxicité ou inflammabilité de certaines matières premières, peuvent être à l'origine de risques, en particulier, de risques d'accidents, d'incendie, d'explosion et d'atteinte à l'environnement et à la préservation des espèces et nuire à l'image environnementale d'Europorte et du Groupe. Il en est de même, lorsque les filiales de fret ferroviaire Europorte transportent différents produits dangereux, toxiques ou inflammables. En outre, l'activité de traction de fret ferroviaire peut présenter des risques environnementaux en cas d'accident ferroviaire, en raison des matières transportées ou des zones traversées. La politique de prévention des risques en matière de sécurité industrielle et d'environnement est décrite au chapitre 6 du présent Document de Référence.

## 4.3. RISQUE DE CRÉDIT OU DE CONTREPARTIE

Le principal risque de crédit auquel le Groupe est exposé est le risque de perte financière dans le cas où un client, une contrepartie d'un instrument financier ou un de ses assureurs, viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

### **Risque de crédit provenant des clients**

L'exposition du Groupe au risque de crédit provenant de ses clients est, s'agissant de la Liaison Fixe, limitée au secteur du transport routier du fait que :

- Les principaux clients du Groupe, les Réseaux, représentaient 29 % du chiffre d'affaires du Groupe en 2012.
- En grande majorité, les clients des Navettes Passagers règlent leurs voyages en avance et en conséquence, le risque de crédit sur ces clients est très limité.

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit concernant les créances commerciales, ainsi que l'antériorité de ces créances et le montant des provisions pour créances douteuses sont exposées en détail à la note P de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

L'exposition du Groupe au risque de crédit concernant les créances commerciales est limitée au Royaume-Uni et aux pays de la zone euro.

Les revenus provenant des cinq premiers clients du Groupe, les Réseaux non compris, représentaient 6 % du chiffre d'affaires global du Groupe en 2012.

Pour gérer le risque de crédit provenant de ses clients, le Groupe applique une politique de crédit qui prévoit que chaque nouveau client fasse l'objet d'une analyse de solvabilité avant qu'il puisse bénéficier des conditions de crédit standard du Groupe. L'exposition au risque de crédit sur les clients en compte est gérée à travers un suivi permanent de l'évolution de leur situation financière et de leur encours par rapport aux limites de crédit et aux conditions de paiement qui leur ont été accordées.

**Risque de crédit provenant des placements de trésorerie**

L'exposition maximale du Groupe au risque de crédit provenant des placements de trésorerie est exposée à la note V.5 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Le Groupe limite son exposition au risque de crédit en n'investissant que (i) dans des dépôts à terme et des certificats de dépôt d'une durée maximale de six mois avec des contreparties ayant une notation court terme d'au moins P-1 de Moody's, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation long terme d'au moins Aaa de Moody's ou AAA de S&P.

Les montants investis par le Groupe dans un fonds ou une SICAV monétaire ne peuvent pas représenter plus de 120 millions d'euros par fonds ou SICAV en euros ou 100 millions de livres sterling par fonds ou SICAV en livres sterling. Les investissements dans des dépôts à terme ou des certificats de dépôt avec une même contrepartie ne peuvent pas excéder 78 millions d'euros en France ou 65 millions de livres au Royaume-Uni.

Le respect de la politique du Groupe en matière d'investissement fait l'objet d'un suivi par le comité de gestion des risques de trésorerie.

## 4.4. RISQUES FINANCIERS : RISQUES DE LIQUIDITÉ

Groupe Eurotunnel doit consacrer une fraction importante de ses flux de trésorerie d'exploitation au paiement des intérêts, et, à compter de 2013, du principal, ce qui pourrait réduire sa capacité à financer ses dépenses d'investissement, ou d'éventuelles opérations de croissance externe.

L'analyse détaillée des passifs financiers du Groupe par échéance contractuelle, qui est exposée la note V.2 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, est résumée ci-dessous :

EN MILLIONS D'EUROS	Valeur comptable au 31 décembre 2012	Flux de trésorerie contractuels <sup>(*)</sup>				
		2013	2014-2017	2018-2022	2023-2032	2033 et au-delà
Emprunts bancaires	3 984	(231)	(952)	(1 453)	(3 094)	(5 481)
Instruments dérivés	856	(62)	(155)	(63)	(125)	(180)
<b>Total passifs financiers</b>	<b>4 840</b>	<b>(293)</b>	<b>(1 107)</b>	<b>(1 516)</b>	<b>(3 219)</b>	<b>(5 661)</b>

\* Cet échéancier des flux contractuels (remboursement du nominal et paiement des intérêts) a été établi en retenant les hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe et en appliquant le taux de change €/£ au 31 décembre 2012, soit £1 = €1,225. Une marge additionnelle de 2 % est appliquée sur les tranches C1 et C2 depuis juillet 2012 (impact estimé à 27 millions d'euros en année pleine).

Les conditions contractuelles afférentes aux emprunts bancaires du Groupe et notamment, les cas de défaut et d'exigibilité anticipée, ainsi que les *covenants* financiers que le Groupe doit respecter au titre du service de sa dette, sont exposés au chapitre 22 du présent Document de Référence, ainsi qu'à la note U.1 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Les conditions contractuelles afférentes aux instruments de couverture mis en place par le Groupe sur la partie variable de sa dette sous forme de swap, sont exposées à la note U.2 de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Le Groupe gère son exposition aux risques de liquidité par une gestion de trésorerie centralisée au sein de la direction financière du Groupe, qui assure un suivi permanent de la situation de la trésorerie du Groupe. Des prévisions de trésorerie à court terme et à moyen terme sont établies mensuellement et présentées au comité de gestion des risques de trésorerie composé du Directeur du contrôle financier, du Directeur *corporate finance* et de leurs principaux managers.

Dans ce cadre, le Groupe a procédé à l'acquisition d'obligations à taux variable d'une valeur nominale de 169 millions d'euros. Ces obligations avaient été émises par Channel Link Entreprises Finance (CLEF), la structure ayant titrisé la dette du Groupe. Ces obligations présentent les mêmes caractéristiques que la tranche C de la dette du Groupe, notamment une maturité comprise entre 2041 et 2050 (voir note P de l'annexe aux comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence). Cette acquisition permet notamment d'améliorer le résultat financier du Groupe.



## 4. FACTEURS DE RISQUE

Comme indiqué en note V2 des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de référence, la société a procédé à une revue spécifique de son risque de liquidité et elle considère être en mesure de faire face à ses échéances à venir.

Comme indiqué en section 10.6 du présent Document de Référence, au 31 décembre 2012 le Groupe respecte ses engagements au titre des ratios de couverture de sa dette (*covenants* financiers).

Comme indiqué en section 10.1 du présent Document de Référence, en 2007 l'agence de notation Moody's a attribué à GET SA la note Baa2, notation qui reste en vigueur à la date du présent Document de Référence.

## 4.5. RISQUES FINANCIERS : RISQUES DE MARCHÉ

### 4.5.1 RISQUES DE TAUX

Le niveau d'endettement de Groupe Eurotunnel au taux de clôture au 31 décembre 2012, est de 3 988 millions d'euros. Au 31 décembre 2012, le Groupe détient des obligations à taux variable d'une valeur nominale de 169 millions d'euros. L'échéance des actifs et dettes est précisée ci-après :

EN MILLIONS D'EUROS	JJ à 1 an	1 an à 5 ans	Au-delà
Actifs financiers	–	–	169
Passifs financiers	48	138	3 800
Position nette avant gestion	48	138	3 631
Position hors-bilan	–	–	–
Position nette après gestion	48	138	3 631

Dans le cadre des procédures de gestion de trésorerie du Groupe, exposées en section 16.9 du présent Document de Référence, la direction financière du Groupe Eurotunnel assure un suivi permanent de l'évolution des taux d'inflation et d'intérêt et le comité de gestion des risques de trésorerie reçoit mensuellement des rapports formels sur l'évolution réelle et prévisionnelle de ces taux.

#### a) Taux d'intérêt

Comme indiqué en note V.3 des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de référence le risque d'évolution défavorable de taux pendant la durée de l'Emprunt à Long Terme est couvert par le fait que (i) deux des tranches sont à taux fixe, (ii) les deux tranches indexées sur l'inflation sont à taux fixe, et (iii) les deux dernières tranches sont à taux variable et font l'objet d'une couverture taux fixe contre taux variable sur toute la durée de l'Emprunt à Long Terme.

#### b) Taux d'inflation

Comme indiqué en note V.4 des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de référence, le risque lié à l'évolution du taux d'inflation porte à la fois sur les intérêts et les remboursements du principal des deux tranches indexées qui s'élèvent respectivement à 750 millions de livres et 367 millions d'euros, A titre illustratif, une variation de 1 % du taux d'inflation, aurait un impact sur le montant du principal des tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> de 13 millions d'euros.

### 4.5.2 RISQUE DE CHANGE

La moitié environ du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel est perçue en livres sterling, alors qu'une proportion plus importante des charges tant d'exploitation que d'investissement est due en euros. L'Emprunt à Long Terme est libellé en livres sterling à hauteur de 1,5 milliard et en euros à hauteur de 1,965 milliard.

Groupe Eurotunnel s'est employé et s'emploiera dans toute la mesure du possible à améliorer la correspondance entre les devises dans lesquelles sont libellés son chiffre d'affaires et ses charges et a eu et aura recours à des opérations de couverture en devises afin d'assurer la gestion de ce risque. Toutefois, il n'existe aucune garantie que ces mesures permettront d'assurer une réduction significative du risque encouru par Groupe Eurotunnel en cas d'évolution défavorable du cours de la livre sterling par rapport à l'euro ou

de garantir que la concrétisation de ce risque n'aura pas d'incidence significative sur la situation financière de Groupe Eurotunnel et sur sa capacité à assurer le service de sa dette.

Groupe Eurotunnel présente ses comptes consolidés en euros. Au 31 décembre 2012, l'exposition bilantielle de Groupe Eurotunnel en devises de transaction était la suivante :

EN MILLIARDS D'EUROS	Actif	Passifs	Engagements en devises	Position nette avant couverture	Instruments financiers de couverture	Position nette après couverture
Euro	0,4	(2,8)	–	(2,4)	–	(2,4)
Livre sterling	0,4	(2,3)	–	(1,9)	–	(1,9)

Les montants des actifs et passifs dans le tableau ci-dessus ne tiennent pas compte des immobilisations ni des capitaux propres qui sont comptabilisés au taux historique.

Les fluctuations de valeur de la livre sterling par rapport à l'euro ont un impact sur la valeur en euros du chiffre d'affaires, des coûts, des charges et produits financiers, ainsi que des éléments actif et passif publiés par Groupe Eurotunnel. Le tableau ci-dessous illustre la sensibilité au taux de change au 31 décembre 2012, en résumant l'analyse de sensibilité sur le résultat du Groupe et les capitaux propres des variations de la livre sterling :

EN MILLIONS D'EUROS				
Variation de taux de change	Taux 2012	Publié	+10 %	– 10 %
Chiffre d'affaires	1,230	993	1 043	943
Marge d'exploitation (EBITDA)	1,230	461	490	433
Résultat net avant impôt : profit	1,230	34	49	19
Capitaux propres	1,225	2 182	1 997	2 351

Outre les mesures décrites ci-dessus, la direction financière du Groupe assure un suivi permanent de l'évolution des taux livre sterling/euro et le comité de gestion des risques de trésorerie reçoit, lors de ses réunions mensuelles, des rapports formels sur l'évolution réelle et prévisionnelle de ces taux. Il est fait état des travaux du comité de gestion des risques de trésorerie au comité d'audit de GET SA.

#### 4.5.3 RISQUE SUR LES ACTIONS ET AUTRES INSTRUMENTS FINANCIERS

Les investissements sont encadrés par la politique de trésorerie du Groupe et se limitent en conséquence à des placements de trésorerie dans les instruments détaillés en section 4.3 ci-dessus et en obligations à taux variable en section 4.4 ci-dessus. Le Groupe ne réalise aucun investissement en actions, en instruments de taux ou autres dérivés.

#### 4.5.4 RISQUE SUR LES MATIÈRES PREMIÈRES

Groupe Eurotunnel utilise l'électricité comme source d'énergie principale, notamment pour la traction des trains. La fourniture d'électricité représente une source de coûts non négligeable pour Groupe Eurotunnel (soit pour 2012, environ 6 % des charges globales d'exploitation) et une évolution générale et importante des coûts des matières premières et de l'électricité pourrait avoir des répercussions défavorables sur les résultats de Groupe Eurotunnel.

Compte tenu de la grande volatilité des marchés de l'énergie, le Groupe a mis en place une politique de gestion du risque, qui vise à couvrir le risque prix (marché) et le risque volume.

L'application de la loi NOME – Nouvelle Organisation des Marchés de l'Electricité – permet de moins exposer le Groupe à la volatilité des marchés de l'énergie.

Les achats des volumes sur le marché de gros anglais se font dans le cadre d'engagements contractuels annuels. Ils sont effectués par tranches (répartition du risque) et sont induits par une analyse fondamentale et technique des marchés.

Pour le risque volume, un suivi détaillé ainsi que des prévisions (revues régulièrement) des consommations servent de base à la gestion du risque volume.

Au sein des contrats de fourniture d'électricité, les contraintes de volumes imposées par les fournisseurs sont négociées de manière à réduire le risque volume pour le Groupe (possibilité de réviser les volumes contractuels sans implication financière, « Take or Pay » sur base annuelle plutôt que saisonnière).

Les entités Europorte privilégient l'énergie électrique. Lorsque ces filiales utilisent des locomotives diesel, le prix de revient de la traction peut être impacté par une évolution du prix du carburant. Ce risque fait l'objet d'une recherche d'optimisation.

### 4.5.5 RISQUES LIÉS AUX AVANTAGES POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Au Royaume-Uni, Groupe Eurotunnel administre trois régimes de retraite à prestations définies :

- le principal régime de retraite, The Channel Tunnel Group Pension Funds est passé depuis 2010, d'un régime exclusivement à prestations définies à un régime hybride (pour partie à prestations définies et pour partie à cotisations définies) ;
- un fonds de retraite GBRf ; et
- un régime historique à prestations définies (Senior Executive Pension Fund, au bénéfice exclusif des cadres supérieurs et antérieur aux années 2000).

L'estimation de la valeur des actifs et des engagements du Groupe Eurotunnel est effectuée par un actuaire indépendant. La valeur actuelle des actifs, dont la réalisation n'est pas prévue à court terme, peut subir des ajustements significatifs. La valeur actuelle des obligations, fondée sur des projections de flux de trésorerie à long terme, comporte par nature une incertitude inhérente à la méthode de calcul.

Si la valorisation des actifs des régimes et des engagements du Groupe Eurotunnel donnait lieu à un sous-financement, Groupe Eurotunnel pourrait devoir faire face à des appels de fonds dans le cadre d'un plan pouvant s'étaler sur une durée maximale de 10 ans.

Les risques liés aux régimes de retraite britanniques sont gérés par un processus de revue régulière et de réunions avec les *Trustees*, les actuaires et autres conseils professionnels.

## 4.6. RISQUES LIÉS À LA STRUCTURE ET À LA TRANSFORMATION DU GROUPE / ACTIVITÉS MARITIMES

Dans le cadre de sa stratégie de développement, Groupe Eurotunnel a réalisé et pourrait être amené à réaliser des opérations de croissance externe. De telles opérations impliquent un certain nombre de risques liés à l'intégration des activités acquises ou du personnel, à l'impossibilité de dégager les synergies escomptées, au maintien de contrôles, procédures et politiques uniformes, à l'apparition de passifs ou de coûts non prévus ou encore à la réglementation applicable à de telles opérations. Ces risques pourraient ainsi avoir un effet défavorable significatif sur l'activité, la situation financière ou les résultats du Groupe ou sur sa capacité à réaliser ses objectifs.

Au cours des derniers exercices, le Groupe a ainsi procédé à l'acquisition des sociétés opérationnelles du segment Europorte et, en 2012, le Groupe a procédé à l'acquisition de certains actifs de l'ex-compagnie maritime SeaFrance, dont trois navires, avec une mesure d'inaliénabilité des navires acquis, pendant cinq ans, sur la base des dispositions de l'article L 641-10 du code de commerce.

En ce qui concerne l'acquisition de ces navires, un suivi a mis en exergue, dès 2012, d'une part des risques inhérents à la nature même de l'activité et, d'autre part, des risques inhérents au contexte de cette opération. S'agissant des risques liés à la nature de l'activité, la rentabilité de l'activité peut être affectée par différents éléments, tels que les évolutions défavorables du marché transmanche et des conditions d'exploitation dans lesquelles intervient l'exploitant.

Bien que le Groupe se conforme et entende continuer à se conformer strictement aux règles applicables en matière de concurrence, les autorités compétentes ou certains États ou concurrents peuvent ou pourraient, entamer des actions ou prendre des décisions contraires aux intérêts économiques et financiers du Groupe ou impactant le plan d'affaires du Groupe.

Le 8 novembre 2012, l'Autorité de la concurrence française a autorisé cette acquisition par Groupe Eurotunnel de certains éléments d'actifs de la société SeaFrance SA, sous réserve de certains engagements. Les risques concurrentiels ont été écartés pour le transport de passagers. Pour le transport de marchandises, Groupe Eurotunnel s'est engagé, pour une durée de 5 ans, à ne pas accorder, sur ses tarifs de transport ferroviaire transmanche de fret, de remise subordonnée à la condition que le client ait aussi recours à l'offre de transport maritime. Il ne devra notamment pas tenir compte, dans le cadre de la négociation tarifaire ferroviaire annuelle, des volumes de fret transportés par MyFerryLink. Groupe Eurotunnel s'est engagé également et de manière plus générale, à ne pas traiter de façon discriminatoire, de quelque façon que ce soit, les clients qui n'utiliseraient pas MFL pour leur transport maritime transmanche de fret. Pour assurer l'effectivité de ces engagements, les prix proposés aux clients fret devront être négociés par des équipes commerciales différentes, selon les deux modes de transport et feront l'objet de contrats distincts. Un mandataire indépendant est chargé du suivi de ces engagements.

L'autorité de la concurrence britannique, la *Competition Commission*, s'est saisie et a fait connaître, le 19 février 2013, la teneur de ses analyses préliminaires. Selon ces dernières, l'entrée d'un nouvel opérateur MyFerryLink porterait atteinte à la concurrence et la vente de certains des actifs du groupe SeaFrance à un autre opérateur aurait été plus favorable à la concurrence sur le marché transmanche. Le Groupe a contesté cette analyse et remis le 15 mars 2013 ses observations à la *Competition Commission*, qui, en substance, rappellent que cette opération, autorisée le 11 juin 2012, par le tribunal de commerce de Paris n'est pas une acquisition d'entreprise, l'ex-compagnie maritime SeaFrance ayant été en liquidation judiciaire depuis le 9 janvier 2012, mais une acquisition de certains actifs, que l'activité maritime MyFerryLink est complémentaire de celle du *Shuttle*, notamment pour les trafics qui ne peuvent être admis dans le Tunnel et qu'actuellement, MyFerryLink ne représente sur le segment camions entre Douvres et le continent, qu'une part de marché de 4 %, contre 32 % pour P&O et 22,4 % pour DFDS.

Groupe Eurotunnel est confiant dans la *Competition Commission* pour ne pas préconiser des restrictions qui seraient disproportionnées ou juridiquement inapplicables.

La *Competition Commission* devrait rendre sa décision en avril 2013. La *Competition Commission* peut étendre ce délai de huit semaines, au maximum, ce qui reporterait une décision finale à la mi-juin 2013. Les conclusions de la décision finale de la *Competition Commission* peuvent différer de celles du Rapport préliminaire. En toute hypothèse, l'avis de la *Competition Commission* est susceptible de recours (*judicial review*) devant le *Competition Appeal Tribunal* (« CAT ») dans les quatre semaines de la date du rapport final de la *Competition Commission*. C'est le CAT qui fixe le calendrier de la procédure. L'appel devant le CAT est suspensif sur accord de la *Competition Commission*.

## 4.7. RISQUES JURIDIQUES

### 4.7.1 ENJEUX ET CONTRAINTES D'UN CADRE JURIDIQUE SPÉCIFIQUE

#### **Groupe Eurotunnel et les sociétés de l'ensemble Europorte exercent leurs activités dans un environnement très réglementé**

Groupe Eurotunnel opère dans un environnement très réglementé, générant ainsi une forte dépendance vis-à-vis de décisions et de mesures sur lesquelles Groupe Eurotunnel a une influence très limitée. Ces réglementations peuvent faire l'objet de modifications, d'interprétations de la part des administrations ou des tribunaux, voire d'un durcissement significatif de la part des autorités nationales ou européennes, ce qui aurait un impact négatif sur les activités du Groupe et ses résultats financiers. Les règles actuelles et leurs évolutions à venir pourraient avoir pour résultat d'accroître le niveau des charges d'exploitation et d'investissements nécessaires pour respecter ces règles. Par ailleurs, d'autres règles, plus contraignantes ou portant sur des domaines nouveaux qui ne sont pas envisagées aujourd'hui, pourraient être adoptées par les autorités compétentes et avoir un effet similaire.

Ce cadre réglementaire comprend, notamment, les directives ferroviaires européennes, en constante évolution, avec, la libéralisation au 1<sup>er</sup> janvier 2010 des services internationaux de transport de voyageurs prévue par la directive 2007/58/CE du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE (concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire) et prévoyant certaines règles de fonctionnement applicables aux gestionnaires d'infrastructure ferroviaire.

L'exploitation du Tunnel fait l'objet d'une réglementation très détaillée élaborée par la CIG, ainsi que par le Comité de Sécurité. Le Contrat de Concession décrit à la section 22.2 du présent Document de Référence peut être résilié à l'initiative des États en cas de force majeure et notamment en cas de guerre ou de manquement grave des Concessionnaires dans l'exécution de leurs obligations au titre du Contrat de Concession. En outre, en cas de manquement de Groupe Eurotunnel à ses obligations au titre du Contrat de Concession, la CIG pourrait lui imposer des pénalités journalières significatives. Dans le cadre de ses compétences, la CIG pourrait prendre des

décisions, (notamment quant à l'espacement des trains) qui pourraient entraîner une réduction de la capacité du Tunnel. Les autorités réglementaires pourraient également adopter de nouvelles dispositions relatives à la sécurité ou à d'autres questions touchant notamment aux conditions d'accès à l'infrastructure. Ces mesures pourraient être susceptibles d'imposer à Groupe Eurotunnel de prendre en charge d'importantes dépenses supplémentaires, ou pourraient imposer des restrictions relatives à ses activités et affecter ses revenus.

Par ailleurs, d'autres mesures ne portant pas directement sur la réglementation des activités de Groupe Eurotunnel pourraient cependant les affecter. A titre d'exemple, le renforcement des mesures d'application de la réglementation en matière d'immigration, de douanes ou de droits d'accises pourrait occasionner des retards ou affecter le niveau de satisfaction de la clientèle.

Europorte France, Europorte Channel, GBRf sont titulaires d'une licence d'opérateur de fret ferroviaire pour exercer leur activité. Les activités ne peuvent commencer sur l'infrastructure qu'après agrément du dossier de sécurité et délivrance d'un certificat de sécurité par l'autorité compétente. En outre, pour avoir l'autorisation de transporter certaines matières dangereuses sur une infrastructure donnée, un plan de sûreté est soumis et validé par le gestionnaire d'infrastructure concerné.

### **Groupe Eurotunnel doit faire face aux spécificités liées au Contrat de Concession**

Le Contrat de Concession dans le cadre duquel Groupe Eurotunnel exerce son activité ne peut être modifié, si le besoin d'adapter les stipulations du Contrat de Concession se faisait sentir, que par voie d'avenants négociés avec les États. Ces négociations pourraient se révéler longues et complexes, en raison de l'évolution de la politique nationale française ou britannique et de la politique européenne des transports ou de tout autre impératif politique s'imposant à Groupe Eurotunnel. Dans le cas où les évolutions économiques, financières ou techniques auxquelles doit faire face Groupe Eurotunnel rendraient nécessaires des adaptations rapides, les spécificités liées au régime du Contrat de Concession seraient susceptibles d'entraver la faculté de Groupe Eurotunnel à s'adapter ou à adapter son exploitation à ces évolutions, ce qui pourrait affecter ses résultats et sa situation financière.

### **Groupe Eurotunnel est exposé à des risques réglementaires en matière de concurrence**

Le marché, les pratiques tarifaires et le comportement de Groupe Eurotunnel sont sous la surveillance des autorités françaises et britanniques de la concurrence et la Commission européenne, ce qui pourrait entraîner l'adoption de mesures réglementaires en matière de prix et pénalités, des actions intentées par des tiers pour dommages et restrictions des activités. Il n'est pas certain que cette surveillance et les mesures réglementaires ou autres qui pourraient en résulter n'aient pas une incidence négative importante sur la situation financière de Groupe Eurotunnel ou ses résultats d'exploitation, ainsi que sur sa capacité à assurer le service de sa Dette.

La gestion du risque juridique fait l'objet d'un suivi rigoureux au sein de certains services, plus particulièrement le service juridique, par le biais d'une procédure de veille et de réunions de suivi avec les différents services opérationnels concernés.

### **Risques liés à la régulation économique**

RFF, établissement public industriel et commercial chargé de l'aménagement, du développement et de la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national français, connaît une évolution importante avec la réforme de la tarification adoptée dans le contrat pluriannuel 2008-2012 qui détermine les ambitions de l'Etat et les responsabilités de RFF pour accroître la performance du réseau ferré national, notamment par une hausse des péages avec la fin de la subvention versée à volume constant sur la période 2009-2015. Les coûts d'accès au réseau ferré national sont importants. Leur augmentation et/ou la baisse des subventions allouées par l'Etat pourraient contribuer mécaniquement à la détérioration des résultats financiers d'Europorte. Elles sont susceptibles de perturber significativement le marché, la politique tarifaire et de remettre en cause la compétitivité du fret ferroviaire à long terme.

## 4.7.2 RISQUES AVÉRÉS ET CONSÉCUTIFS AU NON RESPECT D'ENGAGEMENTS CONTRACTUELS

---

Groupe Eurotunnel, comme toute entreprise, est par définition, soumis aux risques consécutifs au non-respect de ses engagements contractuels envers ses clients, ses fournisseurs, ses salariés et ses partenaires financiers.

### **Clients**

Les engagements des Concessionnaires envers les Réseaux dans le cadre de la Convention d'Utilisation qui se termine en 2052, ou envers les Entreprises Ferroviaires dans le cadre du *Network Statement* ainsi que les conséquences du non-respect de ces engagements sont exposés à la section 22.3 du présent Document de Référence. Au cours de l'année 2012, le Groupe n'a pas subi de réduction significative des contributions des Réseaux au titre des charges annuelles fixes en conséquence d'une indisponibilité de la Liaison Fixe. Il ne peut être exclu que les Réseaux veuillent d'ici la fin de la Convention d'Utilisation, renégocier ou contester certaines de ses dispositions.

Dans le cadre de son activité de transport, Groupe Eurotunnel effectue le transport des passagers et camions à bord des Navettes. Les engagements de Groupe Eurotunnel sont encadrés par ses conditions générales de transport.

Par ailleurs, pour minimiser ce risque, Groupe Eurotunnel a mis en place différents dispositifs destinés à optimiser la gestion des périodes de forte affluence.

Dans le cadre de son activité de transport de fret ferroviaire et de gestion de site industriel, Europorte, pour sécuriser son activité et réduire le risque de dépendance vis-à-vis de quelques clients clés, a identifié les possibilités de diversification et de croissance. La politique commerciale d'Europorte vise à limiter la dépendance vis-à-vis de quelques clients ou secteurs d'activités, en diversifiant le portefeuille client et en développant les opportunités de croissance dans le marché de gestion d'infrastructure.

#### Fournisseurs

Les conditions de règlement des factures fournisseurs sont encadrées par les conditions générales d'achat et les procédures d'achat du Groupe. Les conditions appliquées par le Groupe en France sont en conformité avec les obligations définies dans la loi de modernisation de l'économie du 4 août 2008. Le Groupe a mis en place des systèmes et des procédures de traitement des factures fournisseurs afin de s'assurer que celles-ci sont payées conformément aux conditions contractuelles.

Au 31 décembre 2012, l'antériorité des dettes fournisseurs du Groupe s'analysait comme suit :

EN MILLIONS	Total	Non-échues	0 à 30 jours	31 à 90 jours	90 jours +
France (€)	22,1	15,4	5,0	0,8	0,9
Royaume-Uni (£)	8,9	6,5	1,9	0,3	0,2

Au 31 décembre 2011, l'antériorité des dettes fournisseurs du Groupe s'analysait comme suit :

EN MILLIONS	Total	Non-échues	0 à 30 jours	31 à 90 jours	90 jours +
France (€)	20,1	14,2	3,0	1,1	1,8
Royaume-Uni (£)	8,6	4,4	3,9	0,1	0,2

#### Partenaires financiers

L'Emprunt à Long Terme comporte des engagements décrits au chapitre 22. Le niveau d'endettement de Groupe Eurotunnel, ainsi que les engagements résultant de l'Emprunt à Long Terme, pourraient affecter sa capacité à obtenir à l'avenir des financements supplémentaires et limiter la capacité de Groupe Eurotunnel à réagir aux changements affectant ses activités ou les marchés sur lesquels il opère. Ces emprunts et financements pourraient devenir exigibles en totalité de façon anticipée en cas de non-respect de certaines obligations contractuelles ou de survenance d'événements ou de cas de défauts décrits au chapitre 22 et à la note U des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Dans le cadre des procédures de gestion de ces risques, la direction financière assure un suivi permanent de ces engagements et interdictions dans le cadre du comité de gestion des risques de trésorerie.

### 4.7.3 LITIGES SIGNIFICATIFS

Groupe Eurotunnel est, et peut être, impliqué dans un certain nombre de procédures administratives ou judiciaires, les litiges en cours ou potentiels les plus significatifs étant détaillés à la section 20.8 ainsi qu'aux paragraphes 5.1.5 et 20.3.1 du présent Document de Référence.

D'une manière générale, il ne peut être exclu que dans le futur de nouvelles procédures, connexes ou non aux procédures en cours, soient engagées à l'encontre de l'une des entités de Groupe Eurotunnel, lesquelles procédures, si elles connaissaient une issue défavorable, pourraient affecter l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel.

### 4.8. LE PRINCIPAL ACTIONNAIRE DE GET SA DÉTIENT UN POURCENTAGE SIGNIFICATIF DU CAPITAL ET DES DROITS DE VOTE

The Goldman Sachs Group Inc. détient, par différents fonds, une participation significative au capital de GET SA, comme indiqué au chapitre 18 du présent Document de Référence.

Il pourrait ainsi être en mesure d'influer, en assemblée générale, sur les décisions sociales du Groupe requérant l'approbation des actionnaires (l'élection et la révocation des membres du conseil d'administration, la distribution de dividendes, la modification des statuts et la décision d'engager des opérations importantes pour le Groupe, y compris de nouvelles émissions de titres de capital).

### 4.9. ASSURANCES

Les programmes d'assurance de Groupe Eurotunnel sont principalement constitués des polices dommages aux biens / pertes d'exploitation (y compris terrorisme) et responsabilité civile.

En ce qui concerne la Liaison Fixe, les stations SAFE étant maintenant totalement opérationnelles et après évaluation des risques, la limite totale de couverture de la police dommage aux biens / pertes d'exploitation (y compris terrorisme) est passée de 900 millions d'euros à 700 millions d'euros, avec une limite de première ligne restant à 400 millions d'euros et une limite de seconde ligne passant de 500 millions d'euros en 2012 à 300 millions d'euros en 2013. La première ligne mise en place le 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour une durée de deux ans expirera le 31 décembre 2013. La seconde ligne, mise en place pour une durée d'un an, expirera également le 31 décembre 2013.

La police responsabilité civile souscrite par Groupe Eurotunnel (hors programmes dédiés) le 1<sup>er</sup> janvier 2012 pour une durée de deux ans expirera le 31 décembre 2013.

Le programme d'assurances dédié pour EPF, EPP et Socorail et mis en place précédemment a été renouvelé pour 2012. Il comporte notamment les garanties en ce qui concerne les aspects de dommages aux biens et pertes d'exploitation, de responsabilité civile et d'atteinte à l'environnement.

Il ne peut être exclu que, dans certaines circonstances, les indemnités versées par les assureurs au titre des garanties d'assurance en place ne suffisent pas à couvrir l'ensemble des dommages occasionnés. Un tel dépassement des limites d'indemnisation fixées, l'application des franchises ou de certaines clauses d'exclusion pourraient contraindre Groupe Eurotunnel à supporter des coûts imprévus, affecter son activité, sa situation financière ou ses résultats.

Par ailleurs, l'évolution du marché de l'assurance, tout comme la survenance d'incidents d'exploitation pourraient entraîner une modification défavorable du programme d'assurance de Groupe Eurotunnel et des conditions qui lui sont associées telles que le montant des primes, le niveau des franchises et l'étendue des exclusions qui pourraient avoir un impact défavorable sur l'activité, la situation financière ou les résultats de Groupe Eurotunnel.

Dans le cadre des procédures de gestion de ces risques, le Groupe assure un suivi permanent de l'adéquation de la couverture et des actions à entreprendre.

# 5. INFORMATIONS CONCERNANT GET SA

## 5.1. HISTOIRE ET ÉVOLUTION DE GET SA

### 5.1.1 DÉNOMINATION SOCIALE

---

Groupe Eurotunnel SA.

### 5.1.2 LIEU ET NUMÉRO D'ENREGISTREMENT

---

GET SA est immatriculé au Registre du commerce et des sociétés sous le numéro 483 385 142 RCS Paris.

Son numéro SIRET est 48338514200029. Son code NAF est 6420Z.

### 5.1.3 DATE DE CONSTITUTION ET DURÉE

---

GET SA a été constitué le 6 juillet 2005 et immatriculé le 3 août 2005 pour une durée fixée, sauf dissolution anticipée ou prorogation, à 99 ans à compter de son immatriculation au Registre du commerce et des sociétés, soit jusqu'au 3 août 2104.

### 5.1.4 SIÈGE SOCIAL, FORME JURIDIQUE ET LÉGISLATION APPLICABLE

---

Le siège social de GET SA se situe 3 rue La Boétie, 75008 Paris.

Téléphone : +33 (0)1 40 98 04 60

GET SA est une société anonyme de droit français à conseil d'administration, régie notamment par les dispositions du Livre II du Code de commerce et du décret n° 67-236 du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales, codifiées dans la partie réglementaire du Code de commerce.

### 5.1.5 ÉVÉNEMENTS IMPORTANTS DANS LE DÉVELOPPEMENT DES ACTIVITÉS DE GET SA

---

#### **Acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance et lancement de l'activité maritime**

Le Tribunal de commerce de Paris a décidé le 11 juin 2012 de retenir l'offre de Groupe Eurotunnel pour l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance en liquidation, constitués notamment des navires le *Berlioz*, le *Rodin* et le *Nord Pas-de-Calais*, pour un montant total de 65 millions d'euros. Le transfert de propriété de ces actifs est intervenu le 2 juillet 2012 avec une clause d'inaliénabilité des navires pour cinq ans. Le coût total d'acquisition des navires incluant les frais liés à leur remise en état et divers frais accessoires d'achat est de 72 millions d'euros. Après la remise en état du *Rodin* et du *Berlioz*, l'exploitation commerciale de l'activité maritime a commencé le 20 août 2012.



Groupe Eurotunnel, à travers ses filiales Euro-TransManche propriétaires des bateaux, a conclu des contrats de location avec une société constituée par d'anciens salariés de SeaFrance, SCOP SeaFrance, indépendante de Groupe Eurotunnel, qui les exploite sur le Détroit. Dans le même temps, Groupe Eurotunnel via sa filiale MyFerryLink SAS achète la capacité à la SCOP SeaFrance et commercialise les traversées.

Le 8 novembre 2012, l'Autorité de la concurrence française a donné son aval à la reprise des actifs de SeaFrance par Groupe Eurotunnel sous réserve de certains engagements, notamment sur la séparation des activités commerciales fret maritime et de Navettes, sur une période de cinq ans.

L'autorité de la concurrence britannique, la *Competition Commission*, a été saisie et a fait connaître, le 19 février 2013, la teneur de ses analyses préliminaires. Selon ces dernières, l'entrée du nouvel opérateur MyFerryLink porterait atteinte à la concurrence et la vente des actifs du groupe SeaFrance à un autre opérateur aurait été plus favorable à la concurrence sur le marché transmanche. Le Groupe conteste cette analyse et considère au contraire que l'acquisition des navires de l'ex-SeaFrance, neuf mois après sa liquidation et la fin de son activité, ainsi que la création du nouvel opérateur MyFerryLink, renforcent la concurrence sur le marché transmanche et apportent aux clients, y compris ceux qui ne peuvent passer dans le Tunnel, un choix supplémentaire à l'offre déjà existante. Comme indiqué en section 4.6 du présent Document de référence, Groupe Eurotunnel continue de travailler avec la *Competition Commission*, qui devrait rendre sa décision en avril 2013, afin de faire reconnaître le bien fondé de sa position.

Les comptes au 31 décembre 2012 n'intègrent pas les impacts financiers éventuels qui pourraient découler d'une issue positive ou négative du processus en cours et que Groupe Eurotunnel n'est pas en mesure d'évaluer.

### Indemnisation de l'incendie de septembre 2008

En novembre 2012, le Groupe a conclu un accord définitif avec ses assureurs sur l'indemnisation du sinistre de septembre 2008, et en conséquence, le Groupe a perçu et comptabilisé en autres produits d'exploitation 30 millions d'euros d'indemnités supplémentaires au cours du deuxième semestre 2012.

Entre 2008 et 2012, Eurotunnel a perçu et comptabilisé un montant total de 253 millions d'euros d'indemnités d'assurance, dont 152 millions d'euros au titre des pertes d'exploitation, 65 millions d'euros au titre des réparations du Tunnel (57 millions d'euros) et frais annexes (8 millions d'euros) et 36 millions d'euros au titre de l'indemnisation du matériel roulant détruit.

### 5.1.6 ÉVÉNEMENTS RÉCENTS

---

Comme indiqué en section 4.6 du présent Document de référence, la *Competition Commission* a publié le 19 février 2013 ses analyses préliminaires sur l'acquisition de certains actifs de SeaFrance. Le Groupe a contesté cette analyse et remis ses observations le 15 mars 2013.

## 5.2. INVESTISSEMENTS

### 5.2.1 PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS RÉALISÉS PAR GROUPE EUROTUNNEL AU COURS DES TROIS DERNIERS EXERCICES ET PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS EN COURS

---

Le montant des investissements de Groupe Eurotunnel au cours des trois derniers exercices est de respectivement 49 203 milliers d'euros au titre de l'exercice 2010, 96 012 milliers d'euros au titre de l'exercice 2011 et 182 139 milliers d'euros au titre de l'exercice 2012.

Au cours des trois derniers exercices, les principaux investissements de Groupe Eurotunnel pour la Liaison Fixe ont été :

- le programme de rénovation et d'augmentation de la puissance motrice de 17 locomotives de 5,6 à 7 mégawatts, pour environ 52 millions d'euros, ce qui permet à Groupe Eurotunnel de disposer à fin 2012 d'une flotte de 38 locomotives de 7 mégawatts pour répondre à l'augmentation des charges tractées liée à l'allongement des Navettes Camions à 32 porteurs et à la hausse du poids des camions,
- l'installation des stations SAFE (environ 18 millions d'euros),
- dé-cocooning de la neuvième Navette Passagers et entretien périodique approfondi en rame (environ 10 millions d'euros) ;
- coupure caténaire à quai et mise en place de compresseurs sous les chargeurs double-pont des Navettes Passagers (environ 5 millions d'euros) ;

- la rénovation des planchers des Navettes Camions Arbel et Breda (environ 8 millions d'euros) ;
- la remise en état du parc de véhicules spécifiques de circulation en tunnel de service.

Au cours des trois derniers exercices, les principaux investissements de Groupe Eurotunnel pour le segment Europorte ont consisté en l'achat de matériel roulant dans le cadre de la poursuite de la rationalisation de la flotte de locomotives, notamment des locomotives pour Europorte France et GBRf pour un montant total d'environ 88 millions d'euros.

Comme indiqué au chapitre 6 du présent Document de Référence, Groupe Eurotunnel a acquis le 2 juillet 2012 certains actifs de l'ex-compagnie maritime SeaFrance en liquidation, constitués notamment des navires le *Berlioz*, le *Rodin* et le *Nord Pas-de-Calais*. Le montant de l'investissement total pour l'achat et la remise en état des actifs maritimes en 2012 est de 76 millions d'euros, dont 65 millions d'euros pour l'achat.

Les entités du segment Europorte acquises dans le cadre des opérations de croissance externe de 2009 et 2010 sont décrites dans le Document de Référence 2011.

En 2011 et 2012, le Groupe a procédé à l'acquisition d'obligations à taux variable d'une valeur nominale de 169 millions d'euros pour un montant de 152 millions d'euros. Ces obligations avaient été émises par Channel Link Enterprises Finance (CLEF), la structure ayant titrisé la dette du Groupe. Ces obligations présentent les mêmes caractéristiques que la tranche C de la dette du Groupe, notamment une maturité comprise entre 2041 et 2050. Cette acquisition permet notamment d'améliorer le résultat financier du Groupe. Ces opérations n'emportent aucune modification des obligations contractuelles existantes relatives à la Tranche C de sa dette. En conséquence, ces obligations sont comptabilisées en autres actifs financiers et les produits financiers y afférents sont comptabilisés en autres produits financiers comme indiqué en note P des comptes consolidés figurant au 20.3.1 du présent Document de Référence.

## 5.2.2 PRINCIPAUX INVESTISSEMENTS FUTURS

Les projets d'investissement envisagés pour 2013 se répartissent en trois catégories : ceux entrepris en réponse à des contraintes externes, ceux destinés à prévoir le remplacement des équipements existants avant qu'ils deviennent obsolètes et ceux dont l'objectif est d'améliorer la performance du Groupe. Chaque projet comporte un niveau de flexibilité en termes d'amplitude et de phasage qu'il est possible d'ajuster en fonction de l'évolution de la situation.

Néanmoins, dans le contexte économique actuel et en vue du risque d'une concurrence accrue sur le marché transmanche, ces investissements représentent, pour la plupart, d'un moyen essentiel de maintenir la compétitivité et les parts de marché des activités de Groupe Eurotunnel.

Le projet de mise en place du GSM-R représente un investissement global estimé à 42 millions d'euros, dont 11 millions d'euros en 2013. Ce projet répond aux obligations résultant de la directive européenne sur l'interopérabilité des réseaux ferrés européens et permettra de faire circuler des trains de nouveaux entrants, dont Deutsche Bahn.

En 2013, les projets de remplacement incluent les planchers sur les Navettes Camions, certains appareils de voie et les batteries sur les Navettes Passagers et Camions de type Breda, afin de permettre une exploitation dans des conditions optimales de fiabilité, de sécurité et de sûreté.

L'utilisation intensive et le cycle de vie naturel du matériel roulant entraînent une détérioration de certains équipements des wagons pour lesquels plusieurs programmes de réfection des planchers ont été lancés dernièrement, sur les wagons porteurs des Navettes Passagers. Ces campagnes permettront de renforcer les structures et caisses des différents wagons et d'allonger leur durée de vie.

D'autres projets ont vocation à améliorer la performance, la capacité ou la productivité de l'entreprise, tels que notamment :

- poursuite de la maintenance mi-vie de 18 locomotives ;
- le réaménagement complet des terminaux français et britanniques dont l'équipement et aménagement du parking pour les clients du Service Navettes Camions ;
- la conception d'une Navette Camion de nouvelle génération ;
- GSM-Public : l'installation du GSM-Public se termine en 2013 et va permettre aux clients traversant le Tunnel par Navettes ou trains voyageurs d'utiliser les services de communications des opérateurs de téléphonie mobile français ou britanniques. L'installation du système GSM-Public est un élément important dans l'amélioration de l'offre au client.

## 6. DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

6.1.	INTRODUCTION	23
6.2.	ACTIVITÉS TRANSMANCHES	24
6.2.1	Principaux marchés	24
6.2.2	Liaison Fixe : activités	27
6.2.3	Liaison Fixe : capacités	34
6.2.4	Liaison Fixe : fiabilité du Système	36
6.2.5	Activités maritimes MFL	37
6.3.	ACTIVITÉS REGROUPÉES AU SEIN DE L'ENSEMBLE EUROPORTE	38
6.3.1	Principaux marchés de l'ensemble Europorte	38
6.3.2	Activités d'Europorte en France	39
6.3.3	Activités d'Europorte au Royaume-Uni	41
6.4.	AUTRES ACTIVITÉS	41
6.4.1	Euro Carex	41
6.4.2	ElecLink	41
6.5.	SÉCURITÉ ET SÛRETÉ	42
6.5.1	Gestion et contrôle de la sécurité et de la sûreté par Groupe Eurotunnel	42
6.5.2	Sécurité du Système et des Services Navettes	42
6.5.3	Contrôle par les Etats	43
6.6.	DÉPENDANCES	43

## 6.1. INTRODUCTION

GET SA, la société holding cotée du Groupe, contrôle les deux sociétés Concessionnaires du Tunnel sous la Manche, ainsi que Europorte SAS pour les activités de transport de fret ferroviaire et, depuis 2012, Euro-TransManche Holding SAS pour les activités maritimes.

Les deux sociétés Concessionnaires assurent l'exploitation du Tunnel conformément au Traité de Cantorbéry et au Contrat de Concession. Le Traité de Cantorbéry du 12 février 1986 autorise la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe par des concessionnaires privés et fixe le cadre applicable au Contrat de Concession, signé le 14 mars 1986.

Aux termes du Contrat de Concession, les Etats ont conféré aux Concessionnaires le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe entre la France et le Royaume-Uni pour une durée initiale de 55 ans, prorogée de 10 ans en 1994, puis de 34 ans en 1999. Le Contrat de Concession ainsi prorogé expirera en 2086. Les principales dispositions du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession sont décrites au chapitre 22 du présent Document de Référence.

Les Concessionnaires exploitent dans ce cadre le Système qui relie la France et le Royaume-Uni. Le Système comprend trois tunnels d'une longueur d'environ 50 kilomètres chacun, pour la plupart situés sous la Manche, ainsi que les deux ports terminaux de Folkestone au Royaume-Uni et de Coquelles en France, les équipements fixes et les installations annexes. Deux tunnels ferroviaires à voie unique sont, en service normal, utilisés par les trains se déplaçant dans une seule direction. Le troisième tunnel, situé pour la plus grande partie de sa longueur entre les deux tunnels ferroviaires principaux, est un moyen d'évacuation sécurisé et sert également à l'entretien du Tunnel. Il existe par ailleurs quatre points de croisement entre les tunnels ferroviaires qui, lors des travaux d'entretien sur certaines des sections des tunnels, permettent aux trains de changer de tunnel.

Le Système est directement relié aux réseaux autoroutiers britannique et français. Les terminaux de Folkestone et Coquelles sont les points de départ et d'arrivée des véhicules utilisant les Services Navettes. Des espaces de vente et de restauration sont mis à la disposition de la clientèle sur chaque terminal. Les contrôles aux frontières et les vérifications de sécurité se déroulent au terminal de départ, évitant en principe tout contrôle au terminal d'arrivée. Le Système est également relié aux réseaux ferroviaires français et britannique, et plus particulièrement aux lignes à grande vitesse. L'ensemble du trafic ferroviaire dans le Système est contrôlé à partir des centres de contrôle ferroviaire situés sur le terminal français et sur le terminal britannique.

La société holding Europorte SAS regroupe l'ensemble des filiales de transport de fret ferroviaire qui correspondent à une large gamme de services de fret ferroviaire intégrés : traction ferroviaire nationale et internationale, services de proximité sur des lignes secondaires et services à l'industrie (gestion d'embranchements particuliers, maintenance des infrastructures, chargement / déchargement de wagons). Les opérations de croissance externe, réalisées entre 2009 et 2010, permettent ainsi à l'ensemble Europorte de disposer d'un maillage plus dense sur les territoires français et britannique lui permettant d'élargir son offre.

La société holding Euro-TransManche Holding SAS regroupe l'ensemble des filiales maritimes propriétaires de trois navires, dont l'exploitation commerciale est structurée autour d'une chaîne d'affrètements maritimes, aux termes desquels l'armement et la gestion nautique des navires est confiée à la SCOP SeaFrance, sur la route maritime entre le port de Calais en France et celui de Douvres au Royaume-Uni, et dont la commercialisation est assurée par la filiale MyFerryLink SAS.

En 2012, Groupe Eurotunnel a réalisé son chiffre d'affaires à partir des quatre principales sources de revenus suivantes :

- Les activités du segment « Concession de la Liaison Fixe du tunnel sous la Manche », principalement :
  - le Service Navettes assurant, d'une part, le transport de camions et, d'autre part, le transport de voitures, camping cars, caravanes, autocars, motocyclettes, remorques sur ses Navettes Passagers ;
  - les paiements effectués au titre de l'utilisation du Réseau Ferroviaire du Tunnel par les trains de voyageurs Eurostar et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires.
- Le segment « Europorte » a pour activité principale d'opérateur de fret ferroviaire, comprend les activités d'Europorte SAS et ses filiales Europorte Channel, Europorte France, Europorte Proximité, Socorail, Euroscot et GBRf.
- Le segment « Maritime » a pour activité principale de propriétaire de navires et de commercialisation de transport transmanche, comprend la société MyFerryLink et les sociétés Euro-TransManche. Suite à l'acquisition des navires sur décision du tribunal de commerce de Paris du 11 juin 2012, l'activité a commencé le 20 août 2012.

En 2012, le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel se décompose de la manière suivante :

EN MILLIONS D'EUROS	2012	2011
Navettes	478	399
Réseau ferroviaire	286	278
Autres revenus	13	10
<b>Sous-total Concession de la Liaison Fixe</b>	<b>777</b>	<b>687</b>
Europorte	209	158
MyFerryLink	7	–
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>993</b>	<b>845</b>

Sauf mention spécifique contraire, les informations figurant dans le présent chapitre 6 proviennent de sources internes à Groupe Eurotunnel.

## 6.2. ACTIVITÉS TRANSMANCHES

### 6.2.1 PRINCIPAUX MARCHÉS

—

Groupe Eurotunnel opère sur le marché du transport entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Groupe Eurotunnel offre à la fois (i) un service de Navettes entre Calais et Folkestone qui entre en concurrence directe avec les services des opérateurs de ferries entre Douvres et le continent pour le transport de passagers, de voitures, d'autocars et de camions, et (ii) un réseau ferroviaire permettant la circulation des trains de marchandises et des trains à grand vitesse (Eurostar) des Entreprises Ferroviaires. Suite à la décision du tribunal de commerce de Paris du 11 juin 2012, le Groupe a acquis trois navires de l'ex-compagnie maritime SeaFrance en liquidation judiciaire depuis le 9 janvier 2012 et met à la disposition d'un affréteur ces navires sans armement, ni équipage.

#### a) Marché fret

Le trafic de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni est communément divisé en quatre modes distincts :

- le trafic *Roll-On / Roll-Off* accompagné : camions et remorques traversant la Manche ou la Mer du Nord sur des Navettes ou des ferries, en même temps que le tracteur et son conducteur, la plupart passant par le Déroit ;
- le trafic *Roll-On / Roll-Off* non accompagné : remorques traversant la Manche ou la Mer du Nord indépendamment du tracteur, la plupart utilisant les routes de la Mer du Nord ;
- le fret ferroviaire : trafic conventionnel ou Intermodal circulant dans le Tunnel ; et
- le trafic *Lift-On / Lift-Off* : conteneurs ou caisses mobiles embarqués sur des porte-conteneurs *Lift-On / Lift-Off*, essentiellement sur la Mer du Nord.

Le marché s'articule autour de trois corridors :

- le Déroit, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers Douvres, Folkestone et Ramsgate (y compris le Tunnel) ;
- la Manche, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers les ports de la côte sud du Royaume-Uni au sud-ouest de Folkestone ; et
- la Mer du Nord, incluant toutes les routes de l'Europe continentale vers les ports de la côte est du Royaume-Uni au nord de Ramsgate (y compris l'estuaire de la Tamise).

La répartition modale diffère selon les zones géographiques. Les longs trajets des camions accompagnés en Manche et, plus encore, en Mer du Nord sont onéreux et favorisent à la fois les trafics *Roll-On / Roll-Off* non accompagnés et les solutions *Lift-On / Lift-Off*.

En revanche, les traversées rapides du Déroit sont appropriées aux transports soumis à des contraintes de délai et attirent l'essentiel du trafic *Roll-On / Roll-Off* accompagné.

Jusqu'à ces dernières années, le marché fret entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni a connu un fort développement. Différents facteurs sont à l'origine de cette expansion :

- le mouvement continu de libéralisation des échanges et le marché unique européen ayant favorisé les approvisionnements auprès de fournisseurs de différents pays et la mise en concurrence de ces fournisseurs ;

- l'amélioration de la qualité de service des secteurs du transport et de la distribution ; et
- la croissance du pouvoir d'achat des consommateurs.

Depuis l'année 2008 et, malgré un retour timide à la croissance en 2012, le marché fret continue à être impacté par le contexte économique mondial et plus particulièrement, par le ralentissement économique au Royaume-Uni. L'ampleur et la durée de ce ralentissement sont difficiles à mesurer avec précision.

#### **Liaison Déroit**

Sur le marché fret, le Service Navettes Camions est en concurrence directe avec les exploitants de ferries, dont ceux exploités sous la marque MyFerryLink, sur le marché de transport routier accompagné sur la liaison Déroit.

Les dix à quinze dernières années ont été marquées par une tendance favorisant le trafic des camions accompagnés entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Cette situation reflète une baisse des tarifs sur le Déroit dans la deuxième moitié des années 1990 et, plus récemment, l'arrivée sur le marché de transporteurs routiers d'Europe de l'Est offrant des tarifs extrêmement compétitifs. Les opérateurs de ferry en Mer du Nord ont riposté en mettant en service des navires *Roll-On / Roll-Off* plus grands et en développant un mode de transport de conteneurs sur deux niveaux, méthode plus économique que les remorques non-accompagnées. Ainsi, la progression du trafic des camions accompagnés s'est infléchi et la répartition des parts de marché entre les différentes routes est à présent relativement stable.

Toutefois, le succès du mode *Roll-On / Roll-Off* accompagné sur le Déroit ne se dément pas, car il permet la liaison la plus courte et la plus rapide pour traverser la Manche.

Par ailleurs, le service Navettes d'Eurotunnel offre :

- un service fret indépendant du service de passagers soumis aux affluences touristiques saisonnières ;
- une gestion plus efficace des chargements/déchargements ; et
- la gestion directe de ses terminaux, contrairement aux ferries pour lesquels l'organisation des opérations portuaires est gérée par des tiers.

La part de marché de la liaison Déroit (pour les Navettes Camions et ferries) par rapport au marché fret a évolué avec le succès du mode *Roll-On / Roll-Off* accompagné, expliqué par différents facteurs :

- l'absence de développement majeur du fret ferroviaire transmanche, et
- l'augmentation de capacité et les évolutions de la politique tarifaire des différents opérateurs.

#### **b) Marché passagers**

Jusqu'en 2008, le marché international du transport de passagers au départ et à destination du Royaume-Uni était en croissance constante. Cette croissance était majoritairement concentrée sur les trajets à destination du sud ou de l'est de l'Europe, sur lesquelles Groupe Eurotunnel n'intervient pas. L'impact du contexte économique mondial a largement fait infléchir cette tendance en 2009 et jusqu'en 2012. Le marché est resté relativement stable au cours de l'exercice 2012, avec une légère croissance d'environ 0,2 % par rapport à l'exercice précédent (source : estimations de l'International Passenger Survey).

Le Service Navettes Passagers transporte des passagers voyageant avec leurs véhicules entre Calais et Folkestone. Il est en concurrence directe avec les opérateurs de ferries sur le marché Déroit. Les services de transport de passagers, voyageant sans leur véhicule, assurés par les compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, par Eurostar, constituent une concurrence indirecte et marginale du Service Navettes Passagers.

Les services Eurostar opèrent principalement sur le marché de transport de passagers voyageant sans leur véhicule entre Paris et Londres et entre Bruxelles et Londres. Les principaux concurrents d'Eurostar sont les compagnies aériennes traditionnelles et à bas prix.

#### **Liaison Déroit**

Au cours des années quatre-vingt-dix, le marché s'est notamment caractérisé par une forte proportion de voyages d'une journée, drainant des passagers attirés par les achats détaxés ou d'autres avantages économiques. Ces avantages ayant maintenant largement disparus, le nombre de voyages d'une journée sur le Déroit est durablement en déclin. En revanche, le nombre de voyages de plus longue durée (cinq jours et plus) et de courts séjours (moins de cinq jours) a augmenté en raison de différents facteurs :

- le retrait de services passagers d'autres liaisons transmanche qui a amené un transfert de trafic vers le Déroit ;
- la mise en place d'une tarification dynamique par certains opérateurs, notamment par Groupe Eurotunnel ;
- le politique de tarification aérienne et la fin de la baisse des tarifs aériens ; et
- les perturbations et les retards aux aéroports.

Le marché pour les voitures a augmenté durant la période 2006-2007, mais a décliné en 2008 et en 2009 compte tenu de la dégradation du contexte économique mondial. En 2010, le marché pour les voitures a connu un rebond significatif d'environ 6 % par rapport à 2009, malgré un marché du transport de passagers au départ et à destination du Royaume-Uni toujours en repli significatif. Ce rebond s'explique par la poursuite du phénomène de report du transport aérien vers les voyages en voitures moins contraignants et plus économiques et également en 2010 l'impact du nuage de cendres du volcan islandais au printemps, sur le trafic aérien. Malgré l'absence d'un tel phénomène en 2011, le marché n'avait connu en 2011 qu'un très léger recul (-0,4 % seulement) par rapport à l'exercice précédent. En 2012, le marché pour les voitures a connu un repli significatif au cours de l'année, partiellement compensé par des événements ponctuels, tels que le Jubilé de la Reine Elizabeth II ou les Jeux Olympiques de Londres 2012 en juin, août et septembre. La baisse pour 2012 est de 2,4 % par rapport à 2011.

### c) Position concurrentielle sur le marché du Déroit

Les Services Navettes sont en concurrence directe avec les opérateurs de ferry P&O Ferries, DFDS Seaways et MyFerryLink. Ils sont concurrencés de manière indirecte par les compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, par Eurostar.

#### i) Opérateurs de ferries

Les opérateurs de ferries sur le transmanche déploient de plus grands navires pour accueillir de plus grands volumes de trafic et réaliser des économies d'échelle à long terme dans une perspective de croissance plutôt sur le marché du fret plutôt que dans celui des passagers (voitures). La région Nord-Pas de Calais a approuvé, le 15 octobre 2012, la déclaration de projet portant sur l'intérêt général du développement et de l'extension du Port de Calais. Groupe Eurotunnel et la chambre de commerce de la Côte d'Opale, actuelle concessionnaire, sont candidats à la délégation de service public. Le port de Douvres prévoit de créer un nouveau terminal dans les Western Docks, pour accueillir de plus grands ferries.

A la suite du retrait de Hoverspeed en octobre 2005, de SpeedFerries en novembre 2008, de LD Lines en septembre 2010 et la liquidation de SeaFrance en janvier 2012, les principaux concurrents de Groupe Eurotunnel pour les Services Navettes Camions et Passagers sont P&O, DFDS Seaways et MyFerryLink.

#### SeaFrance

SeaFrance a fait l'objet d'une procédure collective dès 2011. Le tribunal de commerce a prononcé la liquidation judiciaire le 9 janvier 2012.

#### P&O

Depuis mars 2006, P&O Ferries (« P&O ») est une filiale de DP World, opérateur mondial d'installations portuaires.

P&O est le plus important opérateur de ferries sur la liaison Déroit avec sept navires. Depuis son retrait de la route Douvres-Zeebrugge en décembre 2002 et son retrait des liaisons transmanche au départ de Portsmouth en 2005, P&O a renforcé son activité sur la liaison Douvres-Calais et, en conséquence, est en concurrence directe avec Groupe Eurotunnel à la fois sur le marché fret et sur le marché passager.

P&O exploite jusqu'à sept navires (Pride of Canterbury, Pride of Kent, Pride of Burgundy, Spirit of Britain, Spirit of France, European Seaway et Pride of Calais) dont deux navires neufs, qui avec 210 mètres, sont les plus longs navires déployés sur les routes à destination et en provenance du port de Douvres. Les navires peuvent chacun accueillir 180 poids lourds, ce qui permet de doubler la capacité des navires existants<sup>(1)</sup>.

#### DFDS Seaways

Anciennement filiale du groupe danois AP Moeller-Maersk, Norfolkline DFDS Seaways est détenu depuis fin 2009 par la compagnie danoise DFDS.

En 2012, DFDS Seaways déployait trois navires sur la liaison Douvres-Dunkerque. Les navires déployés ont tous été livrés en 2005 et 2006. Ils ont une capacité inférieure, en termes de passagers, à celle des navires qui ont traditionnellement été déployés par P&O Ferries.

Suite à l'arrêt d'activité de SeaFrance, le Norman Spirit de LD Lines a quitté le Havre afin de renforcer les rotations entre Dunkerque et Douvres, pour l'opérateur DFDS. Depuis le 17 février 2012, DFDS Seaways, en partenariat avec LD Lines, a ouvert un service entre Calais et Douvres. En 2012, DFDS Seaways déployait deux navires sur la liaison Douvres-Calais (Norman Spirit et l'ancien Molière de SeaFrance)<sup>(2)</sup>.

---

<sup>(1)</sup> <http://www.poferries.com/>

<sup>(2)</sup> [www.dfdsseaways.fr/](http://www.dfdsseaways.fr/)

**Avantages compétitifs de Groupe Eurotunnel**

Groupe Eurotunnel estime que, dans des conditions d'exploitation normale, son Service Navettes dispose, par rapport aux services de ferries, d'avantages compétitifs notables, si ce n'est toutefois que certains segments de marché sont inaccessibles aux Services Navettes, dont notamment, les véhicules hors gabarit. Ces avantages compétitifs sont les suivants :

- vitesse : la durée de parcours entre les autoroutes françaises et britanniques est généralement très inférieure à celle des services concurrents ;
- fréquence des départs : la fréquence des départs du Service Navettes est supérieure à celle offerte par chacun des concurrents de Groupe Eurotunnel et chaque jour de l'année ;
- fiabilité : le Service Navettes n'est pas affecté par les conditions de navigation et ne dépend pas des conditions météorologiques, contrairement aux ferries ; et
- respect de l'environnement : la traction électrique induit une émission de gaz à effet de serre beaucoup moins importante que le recours aux énergies fossiles.

Groupe Eurotunnel estime que le service de transport maritime sous la marque MyFerryLink, bien que complètement distinct du Service Navettes, offre à ses clients une alternative, à moindre coût et aux standards de Groupe Eurotunnel en termes de sécurité, sûreté et de service client.

## ii) Compagnies aériennes

L'activité des compagnies aériennes, notamment celle des compagnies à bas prix a aussi un impact indirect sur le marché Détroit. Ces compagnies desservent de nombreuses destinations en Europe continentale concurrençant les opérateurs du Détroit, dont le Service Navettes Passagers dans le marché des séjours de loisir de courte durée. En outre, de nombreuses destinations en France sont maintenant desservies par des compagnies aériennes à bas prix offrant un moyen alternatif de transport entre la France et le Royaume-Uni.

## iii) Eurostar

Dans une moindre mesure, le service de trains de voyageurs Eurostar concurrence indirectement le Service Navettes Passagers dans le marché des loisirs.

**6.2.2 LIAISON FIXE : ACTIVITÉS**

—

Groupe Eurotunnel exploite et commercialise directement un Service de Navettes dans le Tunnel et gère également une circulation sûre et efficace des trains de voyageurs Eurostar et des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires à travers le Réseau Ferroviaire.

**a) Activités de transport de Navettes**

Groupe Eurotunnel oriente sa politique commerciale et opérationnelle sur la différenciation de son produit par rapport à ceux de ses concurrents. Cette orientation stratégique, qui met l'accent sur une excellente qualité de service et un niveau de sécurité optimal, s'articule principalement autour des mesures suivantes :

- un alignement constant de l'offre à la demande qui garantit un taux de remplissage des Navettes optimum ;
- la mise en œuvre de stratégies commerciales pour définir une offre toujours plus adaptée aux besoins de la clientèle et s'assurer une meilleure maîtrise de la distribution commerciale ; et
- une maîtrise des coûts par la mise en œuvre de programmes d'optimisation des cycles de maintenance et de gestion de la production, ainsi que la renégociation des principaux contrats de sous-traitance (les domaines dans lesquels Groupe Eurotunnel a recours à la sous-traitance sont décrits au paragraphe 17.2.1 h) du présent Document de Référence).

Ce modèle économique de l'entreprise privilégie la marge d'exploitation et la recherche de la rentabilité optimale plutôt que l'augmentation des volumes et des parts de marché.

## i) Service Navettes Camions

**Introduction**

Le Service Navettes Camions permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des camions placés sur des Navettes. Dans chaque terminal, les chauffeurs disposent d'installations particulières d'enregistrement, de contrôle de sécurité et de formalités douanières. Des aménagements complémentaires pour les camions sont installés à proximité des terminaux. Les chauffeurs et leurs passagers ne voyagent pas dans leurs véhicules, mais dans des wagons spécialement conçus à cet effet (« *Club Cars* »).

Groupe Eurotunnel dispose de quinze Navettes Camions (six ayant une capacité de 31 camions et neuf ayant une capacité de 32 camions) permettant d'assurer jusqu'à six départs par heure dans chaque sens.



**Stratégie***Politique commerciale camions*

La stratégie est assise sur une optimisation du revenu des Navettes Camions et une politique de prix reflétant la juste valeur des atouts du service offert par Groupe Eurotunnel : rapidité, facilité, fiabilité.

Groupe Eurotunnel privilégie tout au long de l'année ses clients sous contrat et ne donne accès aux clients occasionnels que dans la limite des capacités disponibles.

**Part de marché du Service Navettes Camions**

Groupe Eurotunnel estime que la part de marché du Service Navettes Camions sur la liaison Déroit a évolué comme suit :

	2012		2011	
	Véhicules <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup> (estimation)	Véhicules <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup>
Camions accompagnés	1 464 880	43,5 %	1 263 327	38,4 %

\* Nombre de camions accompagnés transportés par le Service de Navettes Camions.

\*\* Les pourcentages de parts de marché Déroit sont établis en calculant la part que représente le Service de Navettes Camions dans le nombre total de camions accompagnés transportés sur le marché Déroit, tel qu'estimé par Groupe Eurotunnel sur la base d'informations communiquées par IRN Services Ltd.

La part de marché des Navettes Camions, affectée par les conséquences de l'incendie de septembre 2008, s'est rétablie durant 2010 pour retrouver au cours du dernier trimestre 2010 son niveau d'avant l'incendie. Le nombre de camions transportés a continué de progresser au cours de l'exercice 2012 pour atteindre un niveau comparable à celui de l'année 2007.

L'année 2012 a été marquée par l'absence de l'opérateur historique SeaFrance et la redistribution du trafic correspondant. La part de marché des Navettes Camions a ainsi continué à progresser pour atteindre 43,5 % sur l'année, soit un niveau record depuis l'ouverture de la Liaison Fixe.

## ii) Service Navettes Passagers (Le Shuttle)

**Introduction**

Le Service Navettes Passagers assure le transport de voitures, camping cars, caravanes, autocars, motos et remorques entre la France et le Royaume-Uni, à bord de Navettes. Les billets peuvent être achetés à l'avance sur le site Internet [www.eurotunnel.com](http://www.eurotunnel.com), par téléphone auprès du centre de service à la clientèle, auprès d'agences de voyage ou lors de l'arrivée aux aires de péage. Les clients restent dans leur véhicule pendant toute la durée du parcours qui est normalement d'environ 35 minutes d'un quai à l'autre. Chaque Navette Passagers comprend deux sections : une section à deux niveaux principalement destinée aux voitures et aux motos et une section à niveau unique réservée aux véhicules d'une hauteur supérieure à 1,85 mètres, à savoir principalement les autocars, minibus et voitures avec un coffre de toit ou tractant une caravane.

Groupe Eurotunnel dispose de neuf Navettes Passagers pouvant transporter jusqu'à 180 voitures ou 120 voitures et 12 autocars. Le Service Navettes Passagers peut assurer jusqu'à cinq départs par heure dans chaque sens.

**Stratégie**

Dans le cadre du modèle économique de l'entreprise, l'objectif est d'optimiser le revenu des Navettes Passagers en augmentant le revenu moyen par départ de Navette.

*Politique tarifaire (« Tarification dynamique »)*

Le système de tarification calcule et fait varier le prix de vente des billets en fonction de l'heure de départ et du taux de remplissage de la Navette. Actuellement, les réservations de la clientèle de Le Shuttle effectuées en ligne représentent plus de 80 % des réservations. Cette politique a permis d'améliorer les revenus passagers et le prix moyen des billets vendus pour les véhicules de tourisme (voitures, camping cars, caravanes, motos, etc.).

*Adaptation de la capacité à la demande*

La capacité du Service Navettes Passagers est ajustée en permanence pour améliorer le taux de chargement et réduire les coûts. Plusieurs adaptations opérationnelles ont permis une amélioration continue de cette stratégie : une meilleure répartition des départs de

Navettes sur la journée, un nombre réduit de Navettes Passagers en période de faible affluence compensé par une intensification du service en période de pointe et une optimisation de la gestion du personnel d'équipage.

Cette politique a permis à moyen terme à Groupe Eurotunnel d'optimiser le taux de remplissage, qui est passé de 45 % en 2004 à 59 % en 2012.

#### Part de marché du Service Navettes Passagers

Groupe Eurotunnel estime que les parts de marché du Service Navettes voitures et autocars sur la liaison Détroit, ont été les suivantes :

	2012		2011	
	Véhicules	Part de marché (estimé)	Véhicules	Part de marché
Voitures(*)	2 424 342	50,8 %	2 262 811	46,4 %
Autocars(**)	58 966	41,2 %	56 095	39,8 %

\* Nombre de véhicules transportés par le Service Navettes Passagers. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en convertissant les véhicules en Unités Equivalent Automobiles (« UEA ») et en déterminant la part détenue par le Service Navettes Passagers dans le nombre total d'UEA transportées sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

\*\* Nombre de véhicules transportés par le Service Navettes Passagers. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part de marché détenue par le Service Navettes Passagers par rapport au nombre d'autocars transportés sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

La part de marché voitures du Service Navettes Passagers sur le marché Détroit était en augmentation avant que l'impact de l'incendie de septembre 2008 n'entraîne une chute du niveau d'affaires. En 2010, le trafic voiture était encore inférieur à celui de 2007 (– 0,8 %), mais avec une part de marché revenue à un niveau comparable à la période précédant l'incendie.

Dans un contexte de marché morose en 2012, la progression constante du trafic a été rendue possible par des gains de parts de marché. La contraction de l'offre suite à la disparition de l'opérateur historique SeaFrance a permis, en 2012, une hausse de part de marché pour l'activité voitures du Service Navettes pour atteindre près de 51 % sur l'exercice, soit une hausse de 4,4 points par rapport à l'exercice précédent.

#### b) Réseau Ferroviaire

En 2012, Groupe Eurotunnel a réalisé 29 % de son chiffre d'affaires (40 % du chiffre d'affaires de la Liaison Fixe) grâce à l'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les trains de voyageurs à grande vitesse (Eurostar) et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires. Groupe Eurotunnel n'assure pas l'exploitation de ces trains, mais gère leur circulation de manière sûre et efficace à travers l'infrastructure du Tunnel.

Les objectifs de Groupe Eurotunnel sont de promouvoir des conditions d'accès attrayantes pour les entreprises ferroviaires dans un cadre de libre accès efficace et non-discriminatoire, d'accompagner les efforts de développement commercial des services des compagnies ferroviaires, de faciliter au mieux l'exploitation de leurs trains à travers le Système, et de veiller au bon déroulement de l'utilisation du Tunnel par ces entreprises avec du matériel au standards européens en conformité avec les normes de sécurité ferroviaire.

L'utilisation du Tunnel par les Réseaux est régie par la Convention d'Utilisation, en vigueur jusqu'en 2052. En vertu de celle-ci, les Réseaux sont tenus de payer à Groupe Eurotunnel des charges annuelles fixes, ainsi que des charges variables en fonction du nombre de passagers sur les trains de voyageurs à grande vitesse (Eurostar) et du tonnage de fret ferroviaire transporté en Tunnel. Les charges variables sont déterminées par l'intermédiaire d'une formule de péage, applicable pendant toute la durée de la Convention d'Utilisation, qui intègre dans une certaine mesure l'effet de l'inflation. En outre, les Réseaux sont tenus de contribuer aux coûts d'exploitation du Système, ainsi qu'aux investissements de renouvellement relatifs à celui-ci.

Un mécanisme de tarification simplifiée pour les trains de marchandises a été mis en place avec un péage par train de fret au lieu d'un péage par tonne de fret. Ce barème est publié annuellement par Groupe Eurotunnel dans son *Network Statement* qui précise les conditions d'accès à son Réseau Ferroviaire et applique le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation pour toutes les Entreprises Ferroviaires, pour l'exploitation de trains de voyageurs et de trains de fret.

Le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel pour son Réseau Ferroviaire dépend uniquement de la perception des charges variables payables en fonction du nombre de passagers transportés par les trains de voyageurs Eurostar et du nombre de trains de marchandises, ainsi que des charges annuelles fixes et de la contribution aux coûts d'exploitation du réseau ferroviaire.

En 2012, Groupe Eurotunnel a perçu, au titre de l'utilisation de son réseau ferroviaire, un montant total de 286 millions d'euros.

i) Trains de voyageurs Eurostar

**Evolution du marché**

Le marché des trains de voyageurs Eurostar est celui des voyages d'affaires et de loisirs entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Il s'agit d'un marché géographiquement diversifié qui inclut, d'une part, les déplacements inter-capitales entre Paris et Londres ou entre Londres et Bruxelles et, d'autre part, un flux de passagers voyageant entre le Royaume-Uni et la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. Le service de trains de voyageurs Eurostar relie Londres au centre de Paris et de Bruxelles et entre en concurrence directe avec les services des lignes aériennes en termes de temps de trajet, de fréquence, de confort et de prix. Sur les voyages de loisirs de court séjour, Eurostar entre également en concurrence avec les compagnies aériennes à bas prix en termes de prix, de capacité, et de choix de destinations. Eurostar dessert également directement Disneyland Paris, Bourg Saint Maurice en hiver et Avignon en été.

Les données combinées relatives à la croissance du marché des passagers d'Eurostar et des compagnies aériennes sont reprises ci-dessous.

Marché passagers Paris-Londres et Bruxelles-Londres	2012 (estimé)		2011	
	Passagers (milliers)	Croissance	Passagers (milliers)	Croissance
<b>Air et Rail</b>				
Paris-Londres	8 720	1,5 %	8 591	+2,9 %
Bruxelles-Londres	3 480	2,6 %	3 391	+2,9 %

Sources : BRB, SNCF et CAA.

Le volume du trafic aérien et du trafic ferroviaire en nombre de passagers entre Paris et Londres a progressé de 1,5 % entre 2011 et 2012. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaires d'Eurostar a progressé de 2,5 %.

Le volume du trafic aérien et du trafic ferroviaire en nombre de passagers entre Bruxelles et Londres a progressé de 2,6 % entre 2011 et 2012. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaires d'Eurostar a progressé de 2 %.

**Parts de marché**

Les données ci-dessous synthétisent la croissance de la part que détiennent les trains de voyageurs Eurostar sur le marché passagers sur les routes Paris-Londres et Bruxelles-Londres.

Parts de marché trains de voyageurs (Eurostar)	2012 (estimé)		2011	
	Passagers (milliers) <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup>	Passagers (milliers) <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup>
Paris-Londres	6 979	80,0 %	6 806	79,2 %
Bruxelles-Londres	2 932	84,3 %	2 873	84,7 %

\* Sources : SNCF et BRB.

\*\* Les pourcentages de parts de marché sont établis en calculant la part que représente le volume de passagers ferroviaires dans le volume total du trafic aérien et du trafic ferroviaire entre Paris et Londres et entre Bruxelles et Londres tels que communiqué par le CAA, la BRB et la SNCF.

La part que détiennent les trains de voyageurs Eurostar sur le marché de passagers sur la route Paris-Londres a augmenté, atteignant 80,0 % en moyenne pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2012, contre 79,2 % pour la même période en 2011. Sur la même période, leur part de marché sur la route Londres-Bruxelles a baissé, passant de 84,7 % à 84,3 %.

**Environnement concurrentiel des trains de voyageurs Eurostar**

Le service de trains de voyageurs Eurostar entre en concurrence avec les compagnies aériennes traditionnelles et à bas prix sur le marché des voyageurs d'affaires offrant des vols réguliers entre Paris et Londres, d'une part, et Bruxelles et Londres, d'autre part. Sur le segment des voyages d'agrément, les principaux concurrents d'Eurostar sont les opérateurs de transport aérien à bas prix, non seulement sur les dessertes exploitées par Eurostar mais aussi sur d'autres destinations. Eurostar a pris plusieurs initiatives réussies en termes de marketing et de promotions sur internet à destination du segment de clientèle de loisir, mais Groupe Eurotunnel considère qu'il existe encore un potentiel de croissance sur ces marchés, notamment par l'ajout de capacités additionnelles, ainsi qu'à l'avenir sur les marchés Londres-Amsterdam, Londres-Cologne / Francfort, Londres-Genève et Londres-Méditerranée, moyennant une offre de services directs par Eurostar ou d'autres opérateurs ferroviaires.

Dans ce contexte, la libéralisation du marché du transport ferroviaire international de voyageurs au 1<sup>er</sup> janvier 2010, reflétée par Groupe Eurotunnel avec la publication de conditions d'accès efficaces et non-discriminatoires dans son *Network Statement*, offre à des nouveaux entrants la possibilité d'exploiter des services de trains de voyageurs transmanche en concurrence avec Eurostar et le secteur aérien, sur les dessertes existantes ou vers de nouvelles destinations.

### **Trains de voyageurs Eurostar**

Depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2010, les services de trains de voyageurs Eurostar ont été exploités conjointement par Eurostar International Limited, détenue à 55 % par la SNCF, 40 % par la société London and Continental Railways Limited (qui est sous le contrôle du gouvernement britannique, de même que BRB) et 5 % par la SNCB.

Les services de trains de voyageurs Eurostar bénéficient d'une exploitation sur ligne à grande vitesse entre Londres et le terminal britannique de Groupe Eurotunnel depuis la mise en service, en 2007, de HS1 et du terminal londonien de St Pancras International. Tout en améliorant la fiabilité des services, celle-ci permet de réduire la durée du trajet entre Paris et Londres ou entre Bruxelles et Londres d'environ vingt minutes. La gare londonienne de St Pancras améliore, en outre, les correspondances ferroviaires vers le nord de l'Angleterre (proximité de services ferroviaires au départ des gares de St Pancras, King's Cross et Euston). Avec la gare d'Ebbsfleet International, située à proximité du grand périphérique de Londres (M25), elle offre enfin aux opérateurs d'Eurostar une perspective d'élargissement de leur zone de chalandise.

Depuis l'ouverture de HS1, Eurostar assure le transport de passagers par un service de trains directs entre Paris et Londres en deux heures et quinze minutes environ et entre Bruxelles et Londres en une heure et cinquante et une minutes environ. En 2012, Eurostar détenait 80,0 % du marché passagers Paris-Londres, de même que 84,3 % du marché passagers Bruxelles-Londres (sources : BRB, SNCF, CAA).

Au cours de l'année 2012, Eurostar a exploité 16 départs dans chaque direction entre Paris et Londres ainsi que huit à dix trains dans chaque direction entre Londres et Bruxelles, les jours ouvrables avec des ajustements en fonction du jour, de la saison et de la destination du trajet. Certains trains font des arrêts intermédiaires à Ebbsfleet ou Ashford International au Royaume-Uni et à Calais-Fréthun ou Lille-Europe en France. Eurostar dessert également Disneyland Paris cinq jours sur sept et un service direct saisonnier circule de Londres et Ashford à destination de Bourg Saint Maurice (de décembre à avril) et d'Avignon (de juillet à septembre).

En 2012, le nombre de voyageurs Eurostar (empruntant le Tunnel), en atteignant 9,91 millions, a connu une hausse de 2,4 % par rapport à 2011 (source Eurostar).

En octobre 2010, Eurostar International Limited a annoncé son projet d'achat de 10 rames voyageurs interopérables destinées à l'exploitation de nouvelles dessertes à partir de 2014 vers des destinations restant à déterminer, entre le Royaume-Uni et les Pays-Bas, l'Allemagne, le sud-est de la France et / ou la Suisse. Durant ce même mois, Deutsche Bahn a également déclaré son intention de lancer à partir de 2013 des dessertes de trains voyageurs ICE de Londres à Bruxelles, puis Rotterdam et Amsterdam d'une part, ainsi que Cologne et Francfort d'autre part. En décembre 2011, Deutsche Bahn a annoncé le décalage de ces lancements de dessertes à 2015 et à fin 2012, les rames nécessaires à ces services n'ont pas reçu l'autorisation de la CIG. Groupe Eurotunnel travaille avec les compagnies ferroviaires en vue d'accompagner la mise en place de leurs projets.

### ii) Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires

#### **Evolution du marché**

Les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires sont en concurrence avec la plupart des moyens de transport maritimes et ferroviaires de marchandises existant entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Le trafic Intermodal est le concurrent des services de transport par conteneur *Lift-On / Lift-Off*, des services de transport de fret routier accompagné et non accompagné offerts par les ferries ainsi que des services de transport routier accompagné offerts par le Service Navettes Camions. Les trains de fret conventionnels sont en concurrence avec les autres modes de transport de fret, mais bénéficient d'un avantage dans le cas de cargaisons très lourdes ou de très grande taille qui peuvent être chargées directement au départ des sites de production. En ce qui concerne le transport de véhicules neufs, les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires sont en concurrence avec les services combinant la route, la mer et le rail, utilisés pour acheminer les véhicules des centres de distribution aux concessionnaires au Royaume-Uni et en Europe continentale. Enfin, pour le transport en vrac ou autres matières premières, le fret ferroviaire est également en concurrence avec le transport par barge.

Le volume de fret transporté par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires est repris ci-dessous.

<b>Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>
Fret ferroviaire transmanche (millions de tonnes)	1,23	1,32
Nombre de circulations	2 325	2 388

Sources : Eurotunnel, DB Schenker, SNCF/Captrain et Europorte Channel.

#### **Environnement concurrentiel des Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires**

Le trafic de fret ferroviaire dans le Tunnel affiche depuis l'origine des performances décevantes. La faiblesse du fret ferroviaire dans le Tunnel s'explique par la complexité et les contraintes pour la mise en place des transports transfrontaliers par rail en Europe, ainsi que par les réorganisations successives, depuis 1994, des structures d'exploitation du fret transmanche au Royaume-Uni (notamment la privatisation des opérateurs) et les difficultés opérationnelles et commerciales du fret ferroviaire en Europe. Ces facteurs se sont traduits par une régression du trafic de 3 millions de tonnes à 1 million de tonnes entre 1998 et 2007. A l'échelle internationale, le fret ferroviaire souffre également de distorsions en faveur des modes maritimes et routiers, de contraintes excessives (d'ordre réglementaire, social ou technique) et d'infrastructures nationales inadéquates (gabarit et longueur des trains, qualité et disponibilité des sillons).

Afin de préserver et relancer les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires, Groupe Eurotunnel a annoncé le 23 octobre 2007 une stratégie compétitive et cohérente visant à résoudre ces difficultés spécifiques du fret transmanche par des mesures de développement ferroviaire en libre accès, de traitement des contraintes frontalières et une tarification compétitive pour les trains de marchandises. Les activités d'Europorte Channel (offre de prestations au sol à Fréthun Tunnel et de traction transmanche en libre accès), participent à cette stratégie (voir paragraphe 6.3.3 ci-dessus).

Depuis 2008, en plus des difficultés occasionnées par la crise économique sur le marché du fret, le trafic du fret ferroviaire transmanche a connu une forte régression des services conventionnels de wagons isolés, puis leur disparition en 2010, reflétant la déchéance de ce mode de production en Europe occidentale. En revanche, le marché fret transmanche présente des perspectives de croissance attrayantes pour les services de fret Intermodal, avec leurs avantages environnementaux, pour autant que les mouvements sociaux ne viennent pas perpétuer les perturbations opérationnelles dont a gravement souffert le mode ferroviaire en 2010.

#### **Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires**

Les Services de Trains de Fret entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni sont exploités par des Entreprises Ferroviaires comprenant DB Schenker pour le compte de BRB, la SNCF (et ses filiales Captrain), Europorte, et potentiellement tout opérateur de trains de marchandises en libre accès. Le réseau ferroviaire du Tunnel est emprunté par trois catégories différentes de trains de fret :

- des trains Intermodaux, composés de wagons plateformes transportant des conteneurs et caisses mobiles ;
- des trains conventionnels (transportant des marchandises sur palettes dans des wagons fermés ou des chargements en vrac dans des wagons adaptés, trémies, citernes, plateformes, etc.), acheminés par train complet ;
- des trains de wagons spécialisés pour le transport des voitures neuves.

Les trains de marchandises sont en concurrence avec la plupart des autres modes de transport de marchandises exploités entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. Les services de trains Intermodaux entrent directement en concurrence avec les services de transport maritime sur navires porte-conteneurs mais également avec les services de fret routier. La concurrence qui règne entre les sociétés de transport routier sur le marché du fret transmanche, et notamment entre sociétés de transport routier situées en Europe continentale, exerce une pression permanente sur les tarifs du fret et la qualité de service, ce qui a pour effet de rendre plus intense pour les entreprises ferroviaires la concurrence avec ces entreprises de transport routier. Les marchandises transportées en vrac par les trains de fret sont principalement des marchandises de faible valeur, lourdes et qui sont généralement moins sensibles aux exigences de ponctualité.

Afin de relancer le fret ferroviaire transmanche, Groupe Eurotunnel a adopté une stratégie qui repose sur trois axes : (i) un développement en libre accès par tous les opérateurs de trains de marchandises, (ii) un traitement efficace des contraintes frontalières et, (iii) une tarification simplifiée et compétitive :

- un prix moyen du péage de 3 000 livres sterling ou 4 500 euros par train, pour un train circulant à 120 km/h en période de fréquentation moyenne ;
- un mécanisme de tarification simplifié, avec un péage, par train, variant en fonction de la vitesse et des périodes creuses ou pleines, ce qui permet aux opérateurs d'optimiser leur chargement ;
- un libre accès réel et efficace et un plafonnement à 600 euros (en valeur 2007) du coût des prestations essentielles transmanche (traitement des contraintes frontalières et locomotives spécialisées « Class 92 ») ; et
- un coût global compétitif par rapport au secteur routier incitatif au développement du fret ferroviaire.

Après une année 2010 marquée par des perturbations à répétition du fret ferroviaire et la disparition des services de wagons isolés, le développement de nouveaux services en 2011 a permis une croissance du trafic de 14 % en nombre de trains (et de 17 % en tonnage transporté) par rapport à 2010, comprenant d'une part la création de nouvelles dessertes Intermodales et d'autre part, l'apport ponctuel de flux d'acier aux second et troisième trimestres. Suite à l'annonce par RFF d'une surtaxe sûreté de 600 euros environ par train, la croissance a connu un arrêt sur les neuf premiers mois de 2012, avec un recul important au second trimestre reflétant les flux non-récurrents de 2011, puis une reprise de la croissance au quatrième trimestre avec le lancement de nouvelles dessertes intermodales.

### c) Autres revenus

En 2012, les autres revenus de la Liaison Fixe ont généré un chiffre d'affaires de 13 millions d'euros, soit 1 % du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel (2 % du chiffre d'affaires de la Liaison Fixe).

Ces autres revenus correspondent pour l'essentiel (i) à des redevances versées par les commerçants installés sur les terminaux de chaque côté du Tunnel, (ii) à des redevances versées pour les lignes de télécommunication dans le Tunnel, (iii) à des revenus liés à l'activité immobilière, (iv) la vente de produits d'assurance voyage au Royaume-Uni et (v) les revenus liés aux activités de formation de CIFFCO.

#### i) Activités commerciales – redevances

Groupe Eurotunnel a construit sur ses deux terminaux, en France et au Royaume-Uni, des bâtiments d'accueil pour ses passagers comportant différentes boutiques ou commerces.

Les boutiques, bars et restaurants ne sont accessibles qu'aux voyageurs empruntant les Services Navettes. Ils sont situés à l'intérieur des terminaux après l'enregistrement. Les boutiques bars et restaurants et autres services marchands sont exploités par des tiers dans le cadre de contrats de sous-concession d'une durée comprise entre trois et dix ans du côté français et dans le cadre de baux du côté britannique.

En 1994, un contrat a été conclu d'une durée de 30 ans pour l'exploitation de trois stations service situées à l'entrée et à la sortie des deux terminaux.

Groupe Eurotunnel perçoit également des revenus marginaux de la location de panneaux publicitaires situés sur les deux terminaux et aux abords des routes de sortie des terminaux.

La stratégie de Groupe Eurotunnel est d'offrir au voyageur qui choisit de s'arrêter avant sa traversée, un choix et un niveau de services en adéquation avec la qualité globale et la valeur du service offert par Groupe Eurotunnel.

#### ii) Activité immobilière

Groupe Eurotunnel gère et est propriétaire de parcelles de terrains situées à proximité de ses terminaux français et britannique.

Dans le prolongement de sa mission de conception, de réalisation et d'exploitation de la Liaison Fixe, Groupe Eurotunnel s'est vu attribuer une mission d'aménageur local. La Liaison Fixe n'est pas qu'une infrastructure de transport : elle a aussi été conçue comme un projet structurant pour le développement économique des régions du Kent et de Calais.

Côté français, les procédures destinées à permettre d'assurer la maîtrise foncière des terrains ont été menées conjointement pour les terrains destinés à la réalisation de la Liaison Fixe et pour les terrains destinés aux activités annexes d'accompagnement de l'ouvrage.

Les terrains concernés ont été acquis, à l'exception de ceux appartenant déjà à l'Etat, dans le cadre d'une déclaration d'utilité publique en date du 6 mai 1987. La ZAC du terminal transmanche a été créée par un arrêté préfectoral en date du 21 février 1990.

A partir de 2002, une politique de régularisation foncière initiée par l'entreprise a permis à Groupe Eurotunnel de bénéficier de transferts en pleine propriété de terrains, préalablement acquis par le Groupe au nom et pour le compte de l'Etat français (47 hectares de terrains stratégiquement situés en bordure de l'A16 et 35 hectares sur le territoire de la commune de Sangatte-Blériot plage).

Ce transfert des terrains a permis à Groupe Eurotunnel, dans le cadre d'une démarche de développement durable, de réhabiliter le site de l'ancienne usine de voussoirs, ultérieurement affecté à l'accueil des clandestins (« Centre de la Croix Rouge »). Ces travaux de réhabilitation ont permis l'émergence d'un grand projet de développement touristique et économique, symétrique au pôle commercial de la Cité de l'Europe à Coquelles.

Dans le cadre du renforcement de son partenariat avec la ville de Sangatte-Blériot et le Conseil Général du Pas-de-Calais, Groupe Eurotunnel a inscrit au sein d'une convention, signée avec le Conseil Général le 6 janvier 2009, les mesures d'accompagnement destinées à favoriser l'émergence de cet ambitieux projet de développement touristique.

Une première série de ces mesures concrètes a ainsi été réalisée : engagement des études préalables, constitution du dossier de demande de déclaration d'utilité publique, intégration du projet dans les documents d'urbanisme liés, révision du schéma de cohérence territoriale et projet de réduction du périmètre de la Concession afin de permettre au Conseil Général de réaliser les ouvrages d'accompagnement de l'« Opération Grand Site » (vaste projet national de réhabilitation des sites classés les plus prestigieux et les plus fréquentés). L'ensemble de ces actions devrait permettre l'engagement des opérations de maîtrise foncière.

Dans le prolongement de la mission d'aménageur reçue des Autorités françaises dès l'origine du projet de Liaison Fixe et avec pour but de renforcer encore l'attractivité touristique du Calaisis, Euro-Immo GET, filiale de Groupe Eurotunnel SA, a concouru et remporté la concession d'aménagement du projet intégré d'Ecovillage balnéaire et golf de la Porte des Deux-Caps. Le traité de concession a été signé le 18 février 2013.

Située à proximité immédiate des installations du Tunnel, cette opération d'aménagement a été engagée depuis 2007 par la commune de Sangatte-Blériot-Plage. Elle a une vocation touristique et sportive. Sur une zone de 160 ha, elle prévoit notamment la réalisation de :

- un golf de 18 trous répondant aux standards internationaux, un parcours annexe de 9 trous et les équipements afférents,
- un ensemble immobilier en bord de mer pouvant accueillir un complexe de thalassothérapie, balnéothérapie et/ou de remise en forme,
- un hôtel de 50 chambres en catégorie 3 étoiles (minimum),
- un ensemble immobilier de résidence secondaire et de loisirs,
- différents locaux à usage commercial et de services en pied d'immeubles,
- un ensemble immobilier destiné à une population de résidents permanents.

De manière générale, l'aménagement de zone ainsi confié à Euro-Immo GET, maître d'ouvrage, comprend l'ensemble des travaux de voirie, de réseaux, d'espaces libres et d'installations diverses à réaliser pour répondre aux besoins des futurs occupants, propriétaires, habitants ou usagers des constructions à édifier. Le concessionnaire gèrera les biens acquis jusqu'à leur cession aux constructeurs. La durée de cette concession est fixée à 10 ans.

### iii) Activité formation

Le Centre international de formation ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO) est la filiale du Groupe spécialisée dans la formation aux métiers du domaine ferroviaire. Ce centre d'enseignement est ouvert à l'ensemble des entreprises ferroviaires européennes, aux mainteneurs d'infrastructures, à leurs sous-traitants et est capable d'intervenir pour former des techniciens évoluant sur le réseau ferré national français, mais aussi ceux d'autres pays voisins. Agréé par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), le CIFFCO prépare à quinze métiers différents.

## 6.2.3 LIAISON FIXE : CAPACITÉS

---

### a) Le Système

#### i) Le Tunnel

Le nombre de trains ou Navettes qui peuvent circuler par heure dans le Tunnel est limité. La capacité du Tunnel est exprimée en sillons standards par heure et par sens. Un sillon standard est défini à partir du temps que prend une Navette qui circule à 140 km/h pour parcourir la portion du Système qui, en exploitation normale, est utilisée par tous les autres trains qui empruntent le Tunnel.

L'un des facteurs clés qui déterminent la capacité du Tunnel est le système de signalisation. Le Système permet, à la date du présent Document de Référence, 20 sillons standards à l'heure dans chaque direction. En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains des Réseaux ont le droit d'utiliser jusqu'à 50 % de la capacité horaire dans chaque direction. En raison de leur rapidité ou de leur lenteur respective par rapport aux Services Navettes Camions et Passagers de Groupe Eurotunnel, les trains de voyageurs et les Services de Trains de Fret utilisent davantage qu'un sillon standard pour le passage d'un de leurs trains. Aux heures de pointe, les vitesses peuvent être ajustées de façon à maximiser le nombre de trains et de Navettes empruntant le Tunnel. Le nombre maximum de sillons utilisés en 2012 par les Services Navettes Camions et Passagers a été de dix par heure dans chaque direction.

À la date du présent Document de Référence, la capacité du Tunnel en exploitation normale ne constitue pas une contrainte significative limitant le développement des différents trafics.



A moyen ou long terme, Groupe Eurotunnel estime qu'il sera possible d'augmenter la capacité du Tunnel grâce aux moyens suivants :

- l'uniformisation des vitesses d'exploitation des trains, qui permettrait de faire circuler plus de trains sur un nombre de sillons standard inchangé. A la date du présent Document de Référence, les trains de marchandises circulent dans le Tunnel à une vitesse de 100 ou 120 km/h, alors que les trains de voyageurs peuvent y atteindre une vitesse de 160 km/h. Ces différentiels de vitesse utilisent une grande partie de la capacité du Système, car ils imposent à Groupe Eurotunnel de laisser entre les trains des intervalles plus importants que ceux qui seraient nécessaires si ceux-ci roulaient à des vitesses uniformes. L'utilisation de la capacité du Système pourrait donc être améliorée en orientant l'accès des trains de marchandises lents ou peu fréquents vers les heures creuses, et en programmant de manière groupée les trains de vitesse supérieure (160 km/h) ou inférieure (120 km/h) au sillon standard (140 km/h), de manière à les faire circuler en batterie aux heures de pointe ;
- l'augmentation de la puissance des locomotives tractant les Navettes de façon à permettre l'utilisation de trains plus longs ou d'améliorer les temps de parcours ;
- la réduction de l'espacement entre les trains (2 minutes et 30 secondes au lieu de 3 minutes actuellement) afin de porter la capacité du Système à 24 sillons standards à l'heure dans les deux sens, ce qui nécessite toutefois une amélioration des équipements fixes ; et
- l'amélioration du système de signalisation ferroviaire, notamment avec l'ERTMS (cette première phase ne génère pas de capacité supplémentaire).

Certaines de ces mesures nécessiteront toutefois l'approbation de la CIG, au contrôle de laquelle l'exploitation du Tunnel est soumise.

Au cours de l'exercice, Groupe Eurotunnel et les opérateurs de téléphonie mobile Bouygues Telecom, Orange et SFR ont mis en service, un système de retransmission optique dédié aux réseaux 2G (GSM 900, DCS 1800) et 3G (UMTS 2100) de téléphonie et d'Internet mobile GSM-P qui permet aux passagers du Service Navettes et des trains de voyageurs à grande vitesse d'utiliser leur portable, aussi bien pour téléphoner que pour accéder à Internet, dans le Tunnel.

#### ii) Les terminaux

Actuellement, dix quais d'embarquement sont en service sur le terminal français et dix sur le terminal britannique.

Les terminaux français et britannique ont été conçus pour pouvoir porter à seize le nombre de quais d'embarquement de chaque terminal. A la date du présent Document de Référence, il n'est pas prévu de construire de nouveaux quais d'embarquement.

Les terminaux sont équipés de bornes automatiques de péage pour l'ensemble des clients ainsi qu'un système de reconnaissance des plaques minéralogiques. Ces différents systèmes contribuent à améliorer la fluidité du trafic et génèrent une réduction des coûts d'exploitation. Dans un souci constant d'amélioration de la qualité de service, l'entreprise a procédé en 2012 à la rénovation des bâtiments d'accueil des clients sur les terminaux de Coquelles et Folkestone. Une aire de jeux dotée de différents modules et d'un écran numérique a été créée dans le bâtiment de Coquelles, dénommé « Charles Dickens ». En parallèle, le bâtiment de Folkestone, dénommé « Victor Hugo » a été doté d'un espace sanitaire plusieurs fois primé et comprenant notamment, une salle de prière et des installations spécifiques à l'accueil des personnes souffrant de lourds handicaps.

#### b) Le matériel roulant

Les projets d'évolution du parc de Navettes sont présentés au paragraphe 6.2.4 du présent Document de Référence.

#### c) Les services ferroviaires voyageurs et fret

En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains empruntant le réseau ferroviaire ont le droit d'utiliser jusqu'à 50 % de la capacité maximale du Tunnel permise par le système de signalisation. Ceci correspond actuellement à 10 sillons standards par heure dans chaque direction pour le service de trains de voyageurs Eurostar et pour les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires. Les trains de marchandises transportent actuellement une charge moyenne d'environ 400 à 500 tonnes chacun, certains d'entre eux pouvant toutefois transporter jusqu'à 1 000 tonnes de fret et circulant à des vitesses variant entre 100 et 120 km/h. Une augmentation de la charge moyenne ou de la vitesse de circulation des trains de marchandises permettrait aux Réseaux d'accroître le trafic de trains de marchandises sans utilisation supplémentaire de la capacité du Tunnel. De la même manière, l'augmentation des taux d'occupation des trains le service de trains de voyageurs Eurostar et une circulation synchronisée en batterie permettraient d'accroître le nombre de passagers transportés sans utilisation supplémentaire de la capacité du Tunnel. Enfin, la Convention d'Utilisation permet à Groupe Eurotunnel de disposer de toute capacité excédentaire non utilisée par les Réseaux si ceux-ci n'ont pas confirmé leurs besoins de capacité avant la veille. Ces capacités excédentaires peuvent fournir une flexibilité supplémentaire en vue de l'optimisation de la régularité de la circulation et de l'organisation des départs des services ferroviaires voyageurs et fret et du Service Navettes.



### 6.2.4 LIAISON FIXE : FIABILITÉ DU SYSTÈME

#### a) Disponibilité du Tunnel et entretien

Les performances et la fiabilité du Système ont été considérablement améliorées depuis que le Tunnel est ouvert. Le manque de fiabilité de certains éléments du Système avait dans le passé été source de perturbations du trafic. Cette situation a été très nettement améliorée, grâce à la correction d'un certain nombre de défaillances techniques et à la mise en œuvre d'un nouveau programme de nettoyage, de surveillance et d'entretien des équipements fixes. La maintenance hebdomadaire programmée du Tunnel est organisée et structurée de façon à favoriser une utilisation efficace du Tunnel et à réduire autant que possible les perturbations des activités commerciales.

Groupe Eurotunnel se donne pour objectif de limiter globalement à moins de 0,75 % le niveau des perturbations de services dues à des pannes des équipements fixes et ce, malgré la croissance continue du trafic. En 2012, la disponibilité du Tunnel a été maintenue à 99,79 % par rapport à 99,76 % en 2011.

A noter que la création de zones d'attaque du feu spécialisées (SAFE) contribue à préserver l'infrastructure en cas d'incendie à bord d'une Navette Camions.

#### b) Remplacement des rails

Le remplacement des rails est effectué dans le cadre du programme normal de maintenance sans perturbation majeure du service commercial. La stratégie mise en œuvre depuis 2011 a permis de réduire les coûts sans nuire à la qualité de la voie. Cette stratégie vise à ne pas remplacer systématiquement les deux files de rails, mais seulement les rails usés ou présentant des défauts.

#### c) Maintenance et disponibilité du matériel roulant

Groupe Eurotunnel se donne également pour objectif d'utiliser au mieux sa capacité de transport en améliorant le taux de remplissage de son matériel roulant. Ceci s'ajoute à une amélioration de la disponibilité du matériel roulant en modifiant ses processus de maintenance pour en optimiser les phases d'utilisation.

Les programmes de réparation et d'entretien mis en place par Groupe Eurotunnel ont contribué à l'amélioration de la fiabilité des locomotives électriques, des Navettes Camions et des Navettes Passagers. Les objectifs poursuivis par Groupe Eurotunnel à l'occasion de la planification de la maintenance sont les suivants :

- veiller au respect des exigences de sécurité ;
- éviter l'immobilisation du matériel roulant pour des périodes trop longues ; et
- optimiser la disponibilité des Navettes aux heures de pointe.

Dans le cadre des programmes actuels de maintenance, il est procédé tous les 44 jours ou 30 000 km aux vérifications de sécurité et aux maintenances légères pour les locomotives, les Navettes Camions et les Navettes Passagers. Tous les 600 à 1 200 jours, selon le matériel et le kilométrage qu'il a parcouru, un programme d'entretien préventif approfondi immobilise chaque Navette pour six à huit semaines. En effet, la mise en service de la 9<sup>ème</sup> Navette Passagers nécessite la remise en service de la rame cocoonée et la massification des entretiens préventifs approfondis en navette en dehors des périodes de pointe. La mise en service de cette capacité supplémentaire permettra de répondre à l'indisponibilité générée par le programme mi-vie des Navettes Passagers prévu de 2015 à 2019.

Le taux d'annulation des départs du Service Navettes Passagers due à des défaillances du matériel roulant était de 1,6 % en 2012, identique à 2011. Le taux d'annulation du Service Navettes Camions due à des défaillances du matériel roulant a été de 1,8 % en 2012, alors qu'il avait été de 1,2 % en 2011. En parallèle le nombre d'arrêt Tunnel dû à des défaillances du matériel roulant a été ramené à 33 en 2012 contre 35 en 2011 améliorant ainsi, la disponibilité du Tunnel. Groupe Eurotunnel met en œuvre des programmes de simplification et de rénovation visant à réduire encore les besoins futurs de maintenance et à accroître la disponibilité du matériel roulant. Ainsi, il a été procédé en 2012 à des travaux sur les superstructures en forme de « pagode », dont la mise en œuvre a conduit, dans une phase initiale, à des ajustements opérationnels transitoires.

Le programme LSM (« *Large Scale Maintenance* ») continue sa montée en puissance pour :

- répondre aux besoins de sécurité (bogie, frein, attelages, batteries etc.) ;
- restaurer et même d'améliorer la fiabilité des dispositifs ayant atteint environ le tiers ou la moitié de leur potentiel global (canopy, hydraulique SDL etc.) ;
- pérenniser la disponibilité des wagons (planchers Breda, planchers Arbel etc.) ; et
- assurer confort client (climatisations, toilettes, intérieurs etc.).

**d) Stratégie de maintenance**

Le programme TIME (*Tunnel Infrastructure Maintenance Excellence*) a permis de réduire les nuits de maintenance de trois à deux nuits par week-end dès septembre 2012, grâce à une réduction des coûts de sous-traitance, à l'optimisation des temps de maintenance et à l'efficacité des moyens consacrés aux travaux.

La démarche d'optimisation des stratégies de maintenance du matériel roulant s'est poursuivie. Elle a pour objectifs :

- d'améliorer la disponibilité, la performance et la qualité des Navettes,
- d'augmenter les capacités de traitement et ainsi optimiser les coûts complets de maintenance, et
- d'optimiser les choix techniques et les moyens industriels.

Cette démarche s'appuie sur plusieurs axes de travail :

- la détente des cycles de maintenance préventive légère et approfondie aussi bien pour les Navettes Camions que pour les Navettes Passagers, action à fort impact sur la disponibilité des Navettes et les capacités de traitement ;
- la re-conception technique des maintenances sur les systèmes à fort impact sur la performance et la qualité passant par la pertinence des instructions de maintenance et la mise en œuvre des programmes LSM adaptés ; et
- l'optimisation de processus clés tels que le dépannage ou le re-profilage et les remplacements des essieux avec amélioration de l'efficacité des moyens humains, industriels, informatiques, etc.

**e) Les projets**

Groupe Eurotunnel a étendu en 2011 le programme de rénovation et d'augmentation de puissance de ses locomotives à dix-huit unités supplémentaires, qui à terme portera le parc de locomotives sept mégawatts à quarante-quatre.

Différents projets sont envisagés à court ou à moyen terme pour améliorer encore la fiabilité et l'efficacité du Système, dont notamment :

- la refonte du système d'information de la maintenance, avec notamment la mise en œuvre d'un système de planification de la maintenance de l'infrastructure ;
- le remplacement des deux principaux systèmes de radio, l'un traitant la transmission d'informations entre les trains et le centre de contrôle et l'autre, la transmission radio sur l'ensemble de la Concession, par un système GSM-R, aux normes européennes. A ce titre, un contrat a été signé le 15 décembre 2009 et la mise en service du GSM-R est prévue sur 2014 ; et
- l'étude de Navettes Camions de troisième génération.

**6.2.5 ACTIVITÉS MARITIMES MFL**

L'acquisition de certains actifs de l'ex-compagnie maritime SeaFrance en liquidation, constitués notamment des navires le *Berlioz*, le *Rodin* et le *Nord Pas-de-Calais*, est intervenue le 2 juillet 2012 et, suite à la remise en état du *Rodin* et du *Berlioz*, l'exploitation commerciale de l'activité maritime a commencé le 20 août 2012. Le *Nord Pas-de-Calais* a été mis en service le 28 novembre 2012 et le *Berlioz* et le *Rodin* sont successivement partis en entretien, ne permettant que jusqu'à 16 traversées par jour en 2012. Les trois navires sont tous en service depuis mi-février 2013.

Groupe Eurotunnel, par ses filiales Euro-TransManche propriétaires des bateaux, a conclu des contrats de location avec la société constituée par d'anciens salariés de SeaFrance, SCOP SeaFrance, qui les exploite sur le Déroit. Dans le même temps, Groupe Eurotunnel via sa filiale MyFerryLink SAS achète la capacité à la SCOP SeaFrance et commercialise les traversées. Ces relations contractuelles sont décrites au chapitre 22 du présent Document de Référence.

La situation de ces activités vis-à-vis des autorités de la concurrence française et britannique, est décrite en section 4.6 du présent Document de Référence.

Les ferries *Berlioz* et *Rodin* peuvent accueillir de 1 200 à 1 900 passagers, de 110 à 120 camions ou de 480 à 700 voitures. Le fréteur *Nord-Pas-de-Calais* peut transporter jusqu'à 85 camions.

En 2012, cette activité a généré pour le Groupe un chiffre d'affaires de 7 millions d'euros. Le lancement de cette activité n'a eu lieu qu'à la fin de la saison estivale (saison de pointe du marché de tourisme) et avant les négociations annuelles avec les transporteurs pour l'activité fret. Le trafic et le chiffre d'affaires générés en 2012 ne sont pas représentatifs du potentiel de cette activité.

## i) Activité maritime fret MyFerryLink

Groupe Eurotunnel estime que la part de marché du transport maritime sous la marque MyFerryLink de fret sur la liaison Détroit s'établit comme suit :

	2012		2011	
	Unités <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup> (estimation)	Unités <sup>(*)</sup>	Part de marché <sup>(**)</sup>
Fret accompagné et non-accompagné	11 417	0,3 %	N/A	N/A

\* Fret accompagné et non-accompagné transporté sous la marque MyFerryLink.

\*\* Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part de marché détenue par rapport au nombre d'unités transportés sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

La part de marché du transport fret sous la marque MyFerryLink, telle que présentée ci-dessus, correspond au trafic réalisé depuis le commencement de l'exploitation le 20 août 2012. Pour le mois de décembre 2012, la part de marché de MyFerryLink s'élevait à 1,5 %.

## ii) Activité maritime Passagers MyFerryLink

Groupe Eurotunnel estime que les parts de marché du transport maritime sous la marque MyFerryLink de passagers sur la liaison Détroit, ont été les suivantes :

	2012		2011	
	Véhicules	Part de marché (estimé)	Véhicules	Part de marché
Voitures <sup>(*)</sup>	45 908	0,9 %	N/A	N/A
Autocars <sup>(**)</sup>	11	N/S	N/A	N/A

\* Nombre de véhicules transportés sous la marque MyFerryLink. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en convertissant les véhicules en Unités Equivalent Automobiles (« UEA ») et en déterminant la part détenue dans le nombre total d'UEA transportées sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

\*\* Nombre de véhicules transportés sous la marque MyFerryLink. Les pourcentages de parts de marché sont calculés en déterminant la part de marché détenue par rapport au nombre d'autocars transportés sur le marché Détroit, tel que communiqué par IRN Services Ltd.

La part de marché du transport de voitures sous la marque MyFerryLink, telle que présentée ci-dessus, correspond au trafic réalisé depuis le démarrage de l'exploitation le 20 août 2012. Le *Berlitz* était en arrêt technique pendant la première quinzaine de décembre ce qui a limité l'offre passager pendant cette période. Néanmoins, la part de marché voiture de MyFerryLink pour le mois de décembre 2012 s'élevait à 4,5 %.

## 6.3. ACTIVITÉS REGROUPÉES AU SEIN DE L'ENSEMBLE EUROPORTE

### 6.3.1 PRINCIPAUX MARCHÉS DE L'ENSEMBLE EUROPORTE

#### a) Marché du fret ferroviaire britannique

Au Royaume-Uni, la sensibilité et le comportement des clients vis-à-vis des questions environnementales marquent désormais les critères d'achat et ont amené les entreprises à poursuivre ou prouver leur engagement dans ce domaine. Ainsi, par exemple, deux grandes chaînes de supermarchés britanniques, Tesco et Sainsburys, intègrent de plus en plus le fret ferroviaire dans leur chaîne d'approvisionnement pour réduire leur empreinte carbone.

Or, les avantages environnementaux du fret ferroviaire sont clairs : 26 % des émissions de CO<sub>2</sub> au Royaume-Uni proviennent du transport dont 90 % du transport routier<sup>(3)</sup> et le fret ferroviaire produit trois à quatre fois moins de CO<sub>2</sub> par tonne transportée que le transport par route et jusqu'à dix fois moins d'émissions polluantes<sup>(4)</sup>.

<sup>(3)</sup> [www.freightonrail.org.uk](http://www.freightonrail.org.uk)

<sup>(4)</sup> [www.freightonrail.org.uk](http://www.freightonrail.org.uk)

Les trois principaux partis politiques au Royaume-Uni sont en faveur du rail dans la distribution du fret et son rôle en tant qu'alternative verte au transport routier. Ce support est évident lorsque l'on considère les points suivants :

- promotion de la croissance du fret ferroviaire – Livre blanc de 2007 sur les transports ferroviaire<sup>(5)</sup> qui inclut le lancement d'un Réseau Stratégique Fret Ferroviaire et soutenant un doublement des volumes de fret ferroviaire,
- promotion de l'efficacité et de la capacité du réseau ferroviaire comme prévue dans la publication du Ministère des transports britannique de septembre 2009 intitulée « Réseau stratégique fret ferroviaire : la perspective à plus long-terme »<sup>(6)</sup>, et
- le financement stratégique de programme de fret : le Ministère des transports britannique a apporté par le biais du Fond d'Initiatives Transport, un financement à Network Rail spécifiquement pour des investissements limités à destination du fret ferroviaire.

#### **b) Marché du fret ferroviaire français**

Sur les trois premiers trimestres de l'année 2012, les volumes du fret ferroviaire français se sont élevés à 24,4 milliards de t/km, soit une baisse de 5,7 % par rapport à 2011. Cette baisse doit être mise en perspective avec la hausse de 14 % (en base annuelle) de 2011 par rapport à 2010, compte tenu du climat économique ambiant. Les pertes de trafic sont, notamment, enregistrées dans le secteur des produits métallurgiques et de l'automobile. Elles sont atténuées par le dynamisme commercial et opérationnel des nouveaux entrants<sup>(7)</sup>.

### 6.3.2 ACTIVITÉS D'EUROPORTE EN FRANCE

L'année 2012 a permis à l'ensemble Europorte de consolider son activité en France. Par son maillage plus dense sur le territoire français, Europorte se positionne comme un vecteur de croissance pour le Groupe, en intervenant sur l'ensemble de la chaîne logistique du transport ferroviaire de marchandises, depuis la collecte et l'acheminement sur les réseaux secondaires (Europorte Proximité) ou le chargement des wagons sur les embranchements privés des sites industriels (Socorail), jusqu'à leur déchargement (Socorail) en passant par la circulation des trains de fret aussi bien dans le Tunnel (Europorte Channel), en France (Europorte France), mais aussi en Belgique avec la consolidation et le développement de ses relations transfrontalières qui représentent maintenant 10 % de son volume global d'activité. L'ensemble Europorte développe conjointement ses différentes activités, très complémentaires, afin d'offrir à ses clients des solutions complètes et sur mesure, répondant à leurs attentes de chaînes logistiques intégrées et de haut niveau de qualité de service.

Le chiffre d'affaires généré par les activités d'Europorte en France en 2012 s'établit à 99 millions d'euros.

#### **a) Europorte France (EPF)**

Europorte France est une entreprise ferroviaire privée qui propose à ses clients un service de traction ferroviaire de trains de fret grande ligne sur l'ensemble du réseau ferré de France. Quotidiennement, EPF effectue des opérations de traction ferroviaire grandes lignes 24H/24 et 7 jours /7 sur l'ensemble du territoire national et connexions avec les pays européens voisins (aujourd'hui Belgique, Luxembourg, Allemagne, Italie et demain Angleterre, Suisse, Espagne).

Pour opérer une moyenne sur 2012 de 180 trains par semaine, EPF dispose d'un parc d'une soixantaine de locomotives grandes lignes électriques et diesels interopérables avec les pays européens voisins. Elles sont utilisées en moyenne par 218 conducteurs et exploitants habilités aux opérations de sécurité sur le réseau ferré de France et pour certains d'entre eux en Belgique.

EPF a construit son exploitation sur cinq paramètres principaux adaptés au service de clients industriels privés :

- optimisation des plans de transports sur une base de sillons réguliers,
- organisation de ses activités ferroviaires au travers de hub régionaux (Le Havre, Dunkerque, Lérrouville, Dijon, Lyon, Marseille...)
- garantie de service par la fourniture de moyens humains et matériels fiables dédiés aux trafics,
- ponctualité et régularité des livraisons de marchandises,
- sécurité sur les embranchements privés du client et sur le réseau ferré national, et
- communication sur l'état des trafics de marchandises des clients.

EPF conduit ses activités commerciales sur l'ensemble du territoire français. Les marchandises transportées sont essentiellement des céréales, véhicules et produits de carrières.

L'année 2012 s'est traduite, notamment, par une consolidation des activités céréalières avec une croissance de 25 % des volumes et un rayonnement géographique multiple (Belgique, Sud et Est de la France), depuis une base de production céréalière centrée sur Dijon et la Bourgogne Champagne, faisant d'Europorte le tout premier opérateur sur ce secteur dans cette région.

<sup>(5)</sup> [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)

<sup>(6)</sup> [www.dft.gov.uk](http://www.dft.gov.uk)

<sup>(7)</sup> [www.insee.fr](http://www.insee.fr)

En outre, Europorte a continué de consolider ses activités ferroviaires sur le corridor Nord / Sud de la France au travers de ses hubs, notamment de Lérrouville, Lyon, Fos / Marseille et Toulouse, qui lui ont permis de traiter en partenariat avec d'autres opérateurs près de 40 000 wagons isolés en 2012.

Europorte circulait en Belgique sous le certificat de sécurité de Captrain pour des raisons historiques datant de la reprise des activités France de Veolia Cargo. Dès 2011, Europorte France a fait la demande aux autorités Belges d'un certificat de sécurité pour pouvoir contrôler son propre développement. Fin 2011, les circulations d'Europorte ont été effectuées sur ce certificat. 2012 a vu un accroissement notable des activités en Belgique avec l'obtention d'un nouveau trafic sur Puurs près d'Anvers.

### **b) Socorail**

Socorail réalise, depuis plus de 40 ans, sur des sites industriels, des prestations de logistique interne : manutentions de wagons, entretien de voies ferrées, chargement / déchargement de wagons et camions, et opérations sur des navires. Les activités de Socorail correspondent à une gamme de services à l'industrie touchant essentiellement le domaine des expéditions et réceptions de produits de base, semi-finis ou finis et la gestion d'infrastructures ferroviaires :

- la gestion d'installations terminales embranchées comprenant la réception, manutention et remise au départ de wagons chargés ou déchargés et les traitements administratifs associés,
- le chargement ou le déchargement de wagons et notamment de wagons-citernes,
- les dessertes ferroviaires terminales sur zones portuaires et RFN,
- la mise à disposition des engins de traction ferroviaire en *full service*,
- la maintenance des voies ferrées,
- la gestion des circulations sur plusieurs réseaux ferrés portuaires,
- la gestion de guichets et de pistes de chargement de camions-citernes,
- l'exploitation du terminal portuaire d'une raffinerie de pétrole, et
- des activités connexes.

Socorail intervient sur 36 sites industriels et trois infrastructures portuaires, dont 20 sites classés SEVESO II dans les secteurs du pétrole, de la chimie, de la sidérurgie, de l'automobile et des matériaux de construction. Socorail est certifié MASE et ISO 9001. Présent sur l'ensemble du territoire, Socorail assure la gestion de wagons, camions et opérations sur navires et gestion d'infrastructure portuaire.

Le chiffre d'affaires de Socorail par secteur industriel a, en 2012, été essentiellement réalisé dans le secteur raffinage de pétrole / hydrocarbures (plus de 31 %) et de la gestion d'infrastructure déléguée (plus de 28 %). Les secteurs de la chimie et des dessertes terminales portuaires et RFN restent stables par rapport à 2011 à 12 %.

Depuis 2011, avec l'intégration d'Europorte Services, Socorail développe une offre vers les gestionnaires d'infrastructures ferroviaire, qui comprend une activité de gestion des circulations et une activité de maintenance ferroviaire. Ces activités ont connu en 2012 un développement important avec le contrat de maintenance des Ports du Havre et de Rouen et les contrats de gestion déléguée des Ports de Bordeaux, Strasbourg et La Rochelle. Cette activité représente en 2012, près de 30 % de l'activité de Socorail, permettant ainsi une diversification de son portefeuille d'activités.

En 2012, Socorail a initié un nouvel axe de développement, au travers d'une offre de maintenance wagons. Cette activité s'inscrit en complémentarité des activités de logistique sur les sites industriels et des activités de dessertes locales.

### **c) Europorte Proximité (EPP)**

Europorte Proximité exploite et gère la circulation de trains complets ou de wagons isolés sur de courtes distances à trafic réduit et assure la gestion d'infrastructures ferroviaires en sous-traitance de la SNCF ou de collectivités. EPP opère 80 km de lignes autour de l'agence de Gray où est également implanté un atelier pour la maintenance des locomotives diesel. EPP assure principalement la maintenance de son matériel roulant ferroviaire ainsi que de celui d'Europorte France.

### **d) Bourgogne Fret Service**

Europorte a créé en partenariat avec son client Cerevia, union de coopératives agricoles, un opérateur ferroviaire de proximité, destiné à permettre à d'autres clients ou d'autres entreprises ferroviaires de bénéficier des moyens utilisés pour collecter les céréales sur les lignes secondaires. Bourgogne Fret Services, immatriculé le 6 février 2013, est destiné à optimiser l'utilisation des moyens d'Europorte, tout en permettant à Cerevia de bénéficier d'une logistique qui pourra lui permettre de créer des alliances stratégiques qui accroîtront sa zone d'influence.

**e) Europorte Channel**

Europorte Channel a une activité de tractionnaire. Europorte Channel dispose de locomotives Brush spécialisées, de type Class 92, pour tracter des trains de fret entre les deux terminaux du Tunnel, à savoir Dollands Moor en Angleterre (Kent) et Frethun en France (Pas-de-Calais). Celles-ci sont équipées pour traverser le Tunnel et homologuées sur l'ensemble du réseau britannique électrifié incluant, depuis fin 2011, sur le réseau HS1 reliant Folkestone à Londres. Europorte Channel est un maillon clé dans la volonté du Groupe Eurotunnel de développer le fret ferroviaire transmanche en offrant à cette activité les mêmes qualités et simplicité de service qui ont fait le succès des Navettes. Europorte Channel offre aussi des solutions intégrées transmanche, comprenant aussi la traction des trains sur le territoire britannique :

- Europorte Channel opère une liaison, trois fois par semaine, pour le compte du spécialiste de la logistique DFDS, en vue d'assurer le transport multimodal de marchandises à travers le Tunnel, depuis Daventry (Northamptonshire) en Grande-Bretagne jusqu'à Novare (Piémont) en Italie.
- Depuis février 2013, Europorte Channel prend en charge le contrat de maintenance de l'infrastructure du service de transport de fret ferroviaire pour le compte de Network Rail (High Speed) Limited sur le tronçon de la ligne à grande vitesse britannique HS1.

Depuis 2007, Europorte Channel a traité au sol la totalité du fret ferroviaire transitant par Frethun. Ces opérations comprennent les attelages et dételages des locomotives, les manœuvres, les contrôles de sécurité, la gestion des documents réglementaires et le suivi du trafic transmanche.

**6.3.3 ACTIVITÉS D'EUROPORTE AU ROYAUME-UNI**

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

Du fait de ses relations commerciales établies avec Drax Power et maintenant avec E-On (fournisseurs d'énergie), GBRf est la première entreprise ferroviaire à transporter de la biomasse comme alternative au charbon au Royaume-Uni.

Le chiffre d'affaire généré par les activités d'Europorte au Royaume-Uni en 2012 s'établit à 111 millions d'euros.

**6.4. AUTRES ACTIVITÉS****6.4.1 EURO CAREX**

Groupe Eurotunnel, au travers de sa filiale London Carex Limited participe au projet Euro Carex. Les aéroports de Paris CDG, Amsterdam Schiphol, Lyon St Exupéry et Liège alliés à des logisticiens dont FedEx, TNT et La Poste poussés par les contraintes environnementales de plus en plus fortes et le prix du carburant en hausse, cherchent à promouvoir un report du fret aérien sur le réseau ferroviaire à grande vitesse européen. Ces acteurs se sont fédérés dans l'association Euro Carex dont fait partie London Carex avec pour mission de développer la branche britannique du réseau. Le concept Carex est similaire à celui d'un avion cargo sur rail : des rames à grande vitesse modifiées transportent des conteneurs aériens. Un test grandeur nature a été effectué en mars 2012 avec un TGV Carex transportant des colis de Lyon St-Exupéry à Londres St Pancras avec un arrêt à Roissy CDG. Le test a validé le concept à la satisfaction de tous les partenaires Carex. Au cours de l'année 2012, London Carex a poursuivi les études d'implantation d'un terminal embranché sur HS1, la ligne à grande vitesse britannique.

**6.4.2 ELECLINK**

Groupe Eurotunnel, par sa filiale GET Elec Limited, s'est associé en 2011 à Star Capital Partners, société européenne de capital investissement, pour créer ElecLink Limited, une filiale commune, détenue à 49 % par GET SA et à 51 % par Star Capital. Le projet ElecLink a pour but la mise en place d'une nouvelle interconnexion électrique entre les réseaux français et britannique par l'installation de deux câbles transportant du courant continu, dans le tunnel de service du Tunnel. Ce projet s'inscrit dans la politique européenne de développement des infrastructures entre les états membres et permettra d'optimiser la transmission d'électricité en toute sécurité.

## 6.5. SÉCURITÉ ET SÛRETÉ

### 6.5.1 GESTION ET CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ ET DE LA SÛRETÉ PAR GROUPE EUROTUNNEL

—

Le conseil d'administration a mis en place un comité de sécurité et de sûreté, dont la composition et les modalités de fonctionnement sont décrites au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence.

Une Direction sécurité et développement durable regroupée a pour mission de définir les objectifs de sécurité de l'entreprise, de mesurer la performance de sécurité et de contrôler l'application de l'ensemble des règles de sécurité dans les différents services. Le Directeur Sécurité et Développement Durable de la Liaison Fixe est membre du comité de direction.

Les principales dépenses de sûreté pour 2012 (sécurisation du Système) ont été d'environ 11 millions d'euros (10 millions d'euros en 2011) pour la Liaison Fixe.

Des directions sécurité qualité environnement ont été mises en place au niveau des filiales du segment Europorte.

Le système de la gestion de la sécurité des filiales d'Europorte possédant une licence d'entreprise ferroviaire (Europorte France, Europorte Channel, GBRf) est imposé par la législation des différents pays sur lesquels des activités sont envisagées. Ces législations sont les transpositions nationales de la directive européenne 2009/49/CE. Une demande de certificat de sécurité est soumise à l'autorité de sécurité compétente (l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire en France (« EPSF »), l'*Office for Rail Regulation* en UK, la CIG pour le Tunnel). Les activités ne peuvent commencer sur l'infrastructure qu'après agrément du dossier de sécurité et délivrance d'un certificat de sécurité par l'autorité. En outre, pour avoir l'autorisation de transporter certaines matières dangereuses sur une infrastructure donnée, un plan de sûreté a été soumis et validé par le gestionnaire d'infrastructure concerné.

La filiale d'Europorte spécialisée dans la prestation de services logistiques en milieu industriel, Socorail, n'est quand à elle pas soumise à ce type d'agrément. Les clients principaux sont, notamment, des industries chimiques et pétrolières, classées SEVESO. Ces industries sont elle-même soumises à des réglementations très strictes en matière de sécurité et sont donc très exigeantes sur les critères sécurité envers leurs sous traitants. Pour pouvoir travailler pour ces sites, Socorail s'est engagé depuis plusieurs années dans une démarche volontaire de certification qualité.

### 6.5.2 SÉCURITÉ DU SYSTÈME ET DES SERVICES NAVETTES

—

Le souci de sécurité et celui de la sûreté est l'élément central de la conception d'ensemble et des procédures d'exploitation du Système. Celui-ci a été conçu sous le contrôle de la CIG et du Comité de Sécurité (décrit au paragraphe 6.5.3 du présent Document de Référence). Chaque phase de la conception initiale a été examinée par la CIG, et a fait l'objet d'une déclaration de non-objection.

La sécurité dans l'exploitation du Système et des Services Navettes résulte pour l'essentiel des éléments suivants :

- deux tunnels ferroviaires séparés, ce qui réduit considérablement le risque de collision frontale ;
- un tunnel de service relié aux tunnels ferroviaires par des galeries de communication situées tous les 375 mètres en moyenne, permettant l'accès des services de secours et l'évacuation des passagers vers un environnement protégé ;
- l'infrastructure du Tunnel : chaque tunnel se situe en moyenne à une profondeur de 25 à 45 mètres en dessous du fond de la mer et ses parois sont recouvertes de béton renforcé (ou occasionnellement de fonte) ;
- un système de signalisation de pointe, intégrant une protection automatique des trains, permettant de réduire considérablement les risques de collision de tout type ;
- des dispositifs de détection des incendies dans le Système et dans l'ensemble des Navettes ainsi que des équipements d'extinction des incendies dans toutes les Navettes Passagers (qui intègrent des systèmes automatiques embarqués) et dans les wagons « *Club Car* » sur toutes les Navettes Camions (contenant des extincteurs à main) ;
- des portes coupe-feu installées dans toutes les Navettes Passagers permettant de circonscrire les incendies ;
- un système de ventilation renouvelant l'air du tunnel de service à une pression légèrement supérieure à celle des tunnels ferroviaires, ce qui permet, en cas d'incendie dans un tunnel ferroviaire, d'éviter toute arrivée de fumées dans le tunnel de service ; et
- l'interdiction de transporter certains produits dangereux dans le Tunnel.



Les mesures et éléments de sécurité sont mis à jour de manière régulière et font partie du SGS (« Système de Gestion de la Sécurité » visé ci-après), qui garantit la validité de l'autorisation d'exploiter délivrée par la CIG, conformément au cadre législatif et réglementaire issu de la transposition de la directive européenne 2004/49/CE du 29 avril 2004, dite directive sur la sécurité ferroviaire.

Le règlement concernant la sécurité de la Liaison Fixe, adopté par la CIG le 24 janvier 2007 et ratifié par la loi n° 2008-475 du 22 mai 2008, complète cette transposition. Entré en vigueur le 4 juillet 2008, ce dernier vise notamment à garantir un niveau de sécurité maximum en substituant au précédent système d'études de sécurité un système de gestion de la sécurité. L'Etude Globale de Sécurité a été ainsi remplacée en juillet 2009 par un nouveau document, intitulé SGS.

Les nouvelles stations SAFE mises en place en 2011, ont été à nouveau testées avec succès en janvier 2012, cette fois, dans le cadre de l'exercice de sécurité binational (BINAT21).

Plus généralement, le Système fait l'objet de projets détaillés relatifs aux questions de sûreté et de maintien de l'ordre pour répondre aux exigences des autorités française et britannique. A titre d'exemple, les mesures de sûreté suivantes ont été prises en vue de la protection du Système :

- le contrôle des accès au périmètre des terminaux ;
- la surveillance par télévision en circuit fermé ; et
- l'utilisation de techniques de pointe pour la fouille des véhicules.

Les mesures de sécurité et de sûreté propres aux trains de voyageurs Eurostar et aux Services de Trains de Fret ont été développées par les opérateurs ferroviaires après discussions avec les Etats qui les ont approuvées. Les opérateurs ferroviaires consultent et collaborent avec Groupe Eurotunnel en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure pour la mise en œuvre et l'amélioration continue de ces mesures de sécurité. Dans le cadre du règlement concernant la sécurité de la Liaison Fixe et, depuis sa mise en application, les opérateurs ferroviaires soumettent toute nouvelle mesure, qui relève de leur responsabilité, à la CIG, qui consulte Groupe Eurotunnel en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure, avant de rendre son avis. Les Etats peuvent imposer à Groupe Eurotunnel et aux opérateurs ferroviaires de mettre en œuvre et de maintenir en application les mesures de sûreté que les Etats considèrent appropriées pour répondre à un danger potentiel. Toutefois, la mise en application pratique de ces mesures est élaborée en coopération avec Groupe Eurotunnel de manière à garantir la fluidité des trafics.

Dans ce contexte, et au regard de la libéralisation prochaine du trafic voyageurs, les spécificités techniques adaptées à l'infrastructure du Tunnel sont en cours de finalisation entre Groupe Eurotunnel et la CIG. L'objectif affiché est de faire évoluer ces Règles de Sécurité Unifiées du Tunnel sous la Manche pour les rendre aussi proches que possible des Spécifications Techniques d'Interopérabilité. Ces Règles de Sécurité Unifiées s'imposeront donc aux nouveaux entrants.

### 6.5.3 CONTRÔLE PAR LES ETATS

---

La CIG, mise en place en vertu du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession, a pour mission de superviser pour le compte des Etats la construction et l'exploitation du Système. Sa compétence s'étend à toutes questions liées à la sécurité, à la sûreté et à l'environnement du Système. De nombreuses règles de fonctionnement doivent faire l'objet de l'approbation officielle ou d'une déclaration de non-objection de la CIG.

Le Comité de Sécurité a été mis en place en vertu du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession de façon à conseiller et à aider la CIG pour toutes questions de sécurité dans la construction et l'exploitation du Système. Le Comité de Sécurité conseille la CIG quant à l'approbation des dispositions de sécurité (y compris les règles de fonctionnement et les procédures d'urgence) applicables au Système et quant au respect par le Système de ces dispositions. Le Comité de Sécurité est tenu, grâce à une équipe d'inspecteurs, de veiller à la mise en œuvre de ces mesures et pratiques de sécurité et de s'assurer du respect des lois nationales et internationales applicables et ce, pour toute la durée du Contrat de Concession.

A ce dispositif, s'ajoutent désormais les audits de l'EPSF qui est spécifiquement mandaté par la délégation française du Comité de Sécurité.

Pour plus d'informations sur la CIG et sur le Comité de Sécurité, voir le chapitre 22 du présent Document de Référence.

## 6.6. DÉPENDANCES

En dehors des contrats importants décrits au chapitre 22 du présent Document de Référence, l'activité de Groupe Eurotunnel ne dépend d'aucun contrat industriel, commercial ou financier. Par ailleurs, l'activité de Groupe Eurotunnel ne dépend d'aucun brevet ou contrat de licence.



## 7. ORGANIGRAMME

Le Groupe, dont Groupe Eurotunnel SA (GET SA) est la société mère, est organisé autour des trois secteurs d'activité suivants :

- le segment de la Liaison Fixe,
- le segment Europorte ; et
- le segment maritime MyFerryLink.

### 7.1. LIAISON FIXE

France Manche SA (FM) et The Channel Tunnel Group Limited (CTG) sont les Concessionnaires du Tunnel : ces deux sociétés, dont les actions sont jumelées, ont constitué une société en participation exerçant ses activités sous le nom d'« Eurotunnel ». FM et CTG sont les filiales emprunteuses au titre des crédits bancaires actuels.

Eurotunnel Services GIE (ESGIE) et Eurotunnel Services Limited (ESL) emploient et gèrent le personnel du Groupe Eurotunnel, essentiellement pour les activités de la Concession. Eurotunnel Trustees Limited n'a plus d'activité. La société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale, (CIFFCO) exerce une activité de prestataire de formation professionnelle dans le domaine ferroviaire et toute activité concourant directement ou indirectement au développement de l'activité prestataire de formation professionnelle.

Eurotunnel SE chapeaute l'activité de distribution des services Navettes Camions, auparavant gérée par les sociétés EurotunnelPlus, à présent disparues par fusion-absorption, à l'exception d'EurotunnelPlus GmbH, structure sociétaire vide, en cours de dissolution.

Eurotunnel Financial Services Limited est autorisée, par la Financial Services Authority à revendre des produits d'assurance proposés aux passagers lors de la réservation. CTG agit en tant que représentant d'Eurotunnel Financial Services Limited pour ces besoins.

Gamond Insurance Company Limited est une filiale entièrement contrôlée par CTG, qui est enregistrée au registre du commerce à Guernesey et dont le seul objet consiste à fournir une assurance contre les actes terroristes à l'encontre de Groupe Eurotunnel, étant précisé que Gamond Insurance Company Limited se réassure auprès de Pool Re.

### 7.2. EUROPORTE

Les filiales de la société holding Europorte SAS sont les suivantes :

- les filiales françaises d'Europorte SAS : Europorte France (EPF), Europorte Proximité (EPP) Socorail et Europorte Channel (EPC) ;
- EuroSco, à l'effet d'optimiser la gestion du parc de matériel roulant ferroviaire des entreprises Europorte ; et
- GB Railfreight Limited (GBRf) opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni.

En janvier 2013, la société holding Europorte SAS a créé une filiale commune Bourgogne Fret Services avec Cérévia.

## 7.3. ACTIVITES MARITIME

L'activité maritime qui comprend la location des navires et la commercialisation des passages transmanche, détenue par une société holding Euro-TransManche Holding SAS, regroupe :

- les entités propriétaires des bateaux (Euro-TransManche, Euro-TransManche 3Be, Euro-TransManche 3NPC) ;
- les sociétés MyFerryLink SAS et MyFerryLink Limited en charge de l'activité commerciale.

Suite à l'acquisition des navires début juillet 2012, l'activité commerciale a commencé le 20 août 2012.

## 7.4. AUTRES

Euro-Immo GET SAS, filiale de la Société Immobilière et Foncière Eurotunnel (SIFE) a pour objet social la gestion de biens immobiliers, projets de développement immobiliers et activités connexes.

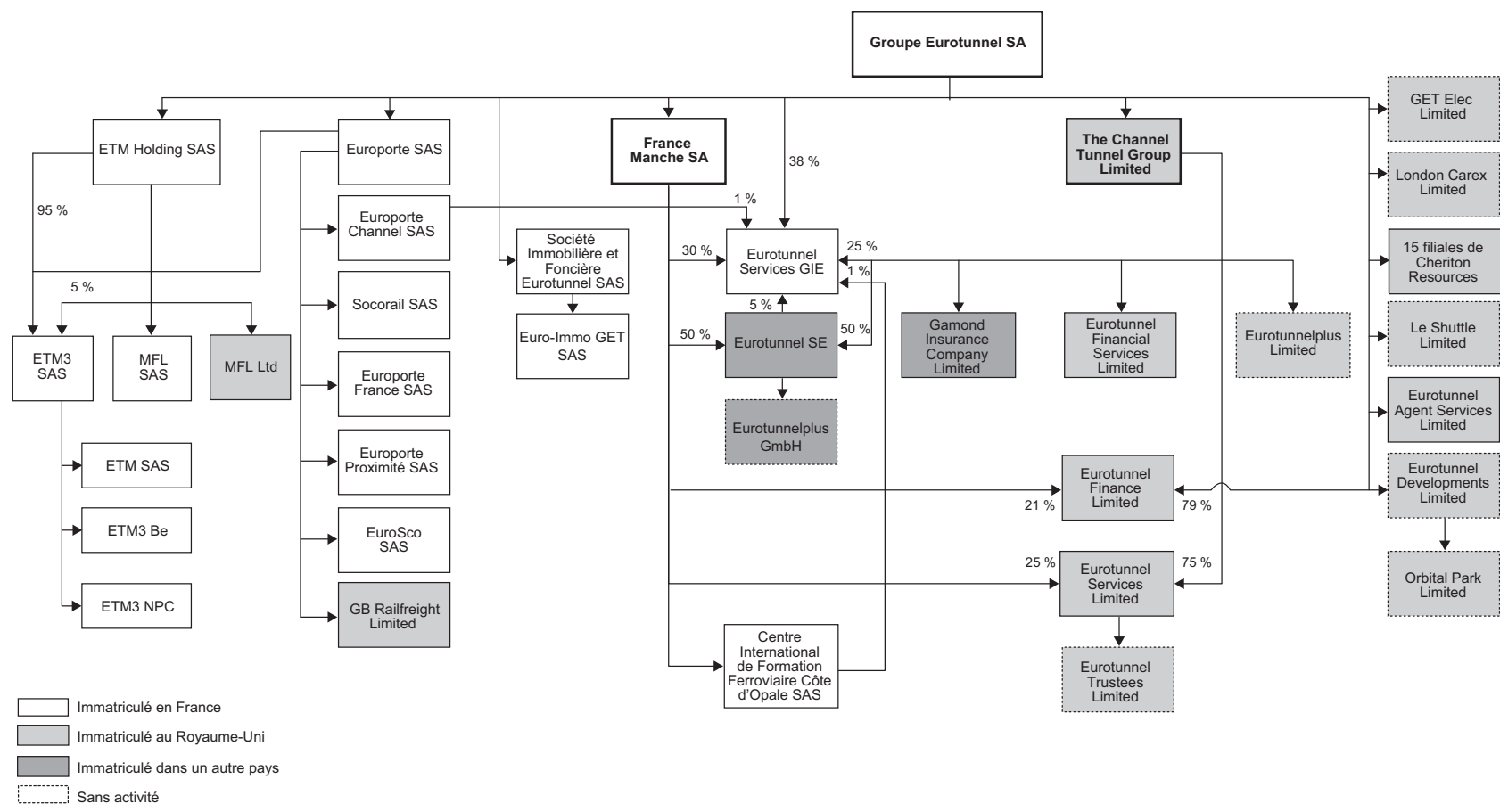
Eurotunnel Developments Limited et sa filiale Orbital Park Limited étaient responsables des activités de développement de biens immobiliers au Royaume-Uni qui n'étaient pas affectés à l'exploitation du Système. Elles n'ont plus d'activité.

Les sociétés Cheriton Resources sont des sociétés de financement ou d'investissement, pour la plupart sans activité. London Carex Limited a pour objet un projet potentiel de développement du fret ferroviaire au Royaume-Uni, comme indiqué en section 6.4 du présent Document de Référence.

GET Elec Limited détient la participation du Groupe dans le projet ElecLink comme indiqué en section 6.4.

Les opérations d'achats des obligations à taux variable décrites en note P.2 des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, ont été réalisées par Eurotunnel Agent Services Limited.

7 – ORGANIGRAMME  
Organigramme juridique simplifié de Groupe Eurotunnel



# 8. PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS

## 8.1. PROPRIETES IMMOBILIERES ET EQUIPEMENTS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2012, Groupe Eurotunnel est propriétaire ou utilisateur des actifs immobiliers et des équipements ou actifs mobiliers suivants :

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2012	2011
<b>Immobilisations en Concession</b>		
Tunnels	6 549 501	6 549 501
Terminaux, terrains et bâtiments	2 072 245	2 069 998
Équipements fixes et autres matériels	3 278 892	3 266 221
Matériels roulants	2 002 294	1 981 164
Équipements de bureaux	103 010	100 280
Immobilisations en cours	48 152	43 794
<b>Immobilisations propres</b>		
Immobilisations corporelles	226 504	100 693
<b>Total</b>	<b>14 280 598</b>	<b>14 111 651</b>

Les valeurs nettes des immobilisations sont détaillées à la note O des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

Au 31 décembre 2012, les immobilisations en Concession de Groupe Eurotunnel correspondaient à l'emprise des terrains et ouvrages nécessaires à l'exploitation du Tunnel dans le cadre du Contrat de Concession situés en France et au Royaume-Uni. Ils comprennent des infrastructures ferroviaires (tunnels, voies ferrées, équipements fixes, matériels roulants, voiries, réseaux, etc.), des terminaux des Services Passagers et Camions ainsi que des immeubles de bureaux à Coquelles et à Folkestone et différents bâtiments de maintenance et ateliers.

En France, les biens immobiliers visés dans le Contrat de Concession sont la propriété de l'Etat français et lui reviendront à l'expiration du Contrat de Concession prévue en 2086. Au Royaume-Uni, le gouvernement britannique a demandé à CTG le transfert de la propriété des terrains et biens immobiliers acquis dans le cadre de la construction et de l'exploitation du Tunnel, à son profit, en échange de la conclusion d'un bail pour la durée du Contrat de Concession.

Par ailleurs, à l'expiration du Contrat de Concession, les droits de CTG et de FM (en leur qualité de Concessionnaires) sur tous les biens et droits mobiliers, ainsi que sur tous les droits de propriété intellectuelle, nécessaires à l'exploitation du Tunnel dans le cadre du Contrat de Concession, seront, sans indemnité, la propriété conjointe des Etats.

Les immobilisations propres sont constituées principalement du parc de matériel roulant d'Europorte et ses filiales et des navires des sociétés Euro-Transmanche.

Le patrimoine immobilier de Groupe Eurotunnel comprend par ailleurs différents terrains détenus dans le cadre de la mission d'aménageur de Groupe Eurotunnel décrite au chapitre 6 du présent Document de Référence.

Au 31 décembre 2012, les actifs mobiliers détenus par Groupe Eurotunnel étaient principalement constitués par du matériel de bureau, du matériel informatique, du matériel de transport et du mobilier.

Aucune autre acquisition d'immobilisation corporelle importante n'a été planifiée dans les budgets de Groupe Eurotunnel et Groupe Eurotunnel n'envisage pas de faire une telle acquisition dans un futur proche, à l'exception des investissements décrits par ailleurs à la section 5.2 du présent Document de Référence.

Les sûretés prises sur les actifs immobiliers et mobiliers de Groupe Eurotunnel au titre de l'Emprunt à Long Terme sont exposées au paragraphe 22.4.2 du présent Document de Référence et aux notes U et AA de l'annexe des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

### 8.2. CONTRAINTES ENVIRONNEMENTALES

Pour une description des questions environnementales, il convient de se reporter au chapitre 17 du présent Document de Référence.

# 9. EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

9.1.	<i>FACTEURS IMPORTANTS INFLUANT SENSIBLEMENT OU POUVANT INFLUER SENSIBLEMENT SUR LE REVENU D'EXPLOITATION DU GROUPE</i>	50
9.2.	<i>COMPARAISON DES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2011 ET 31 DECEMBRE 2012</i>	50
9.2.1	<i>Segment Concession de la Liaison Fixe</i>	51
9.2.2	<i>Segment Europorte</i>	53
9.2.3	<i>Segment MyFerryLink</i>	53
9.2.4	<i>Autres produits d'exploitation</i>	54
9.2.5	<i>Marge d'exploitation (EBITDA)</i>	54
9.2.6	<i>Résultat opérationnel (EBIT)</i>	54
9.2.7	<i>Coût de l'endettement financier net</i>	54
9.2.8	<i>Résultat net</i>	54

En application du règlement (CE) n° 1606/2002 du 19 juillet 2002 sur l'application des normes comptables internationales, les comptes consolidés de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 ont été établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards) tel qu'adopté par l'Union Européenne au 31 décembre 2012.

En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809/2004, les comparaisons des résultats de Groupe Eurotunnel pour les exercices clos les 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2011 figurant au chapitre 9 du Document de Référence 2010 et du Document de Référence 2011 respectivement, sont incluses par référence dans le présent Document de Référence ainsi que les éléments financiers relatifs aux exercices clos les 31 décembre 2010 et le 31 décembre 2011 figurant en paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2010 et du Document de Référence 2011 respectivement.

Les informations qui suivent, relatives à la situation financière et au résultat consolidé de Groupe Eurotunnel SA, doivent être lues avec les états financiers consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

## 9.1. FACTEURS IMPORTANTS INFLUANT SENSIBLEMENT OU POUVANT INFLUER SENSIBLEMENT SUR LE REVENU D'EXPLOITATION DU GROUPE

Les principaux facteurs ayant une incidence sur les revenus sont exposés aux chapitres 4 et 6 du présent Document de Référence.

## 9.2. COMPARAISON DES EXERCICES CLOS LES 31 DECEMBRE 2011 ET 31 DECEMBRE 2012

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€.

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

**Synthèse**

Le chiffre d'affaires consolidé du Groupe s'élève à 993 millions d'euros à fin 2012, en augmentation de 118 millions d'euros, soit +14 % par rapport à 2011. Les charges d'exploitation s'élèvent à 562 millions, en augmentation de 99 millions d'euros. L'EBITDA s'établit à 461 millions d'euros, en augmentation de 10 % par rapport à 2011. L'EBITDA (hors autres produits d'exploitation) par segment d'activité évolue comme suit :

EN MILLIONS D'EUROS	Liaison Fixe	Europorte	MyFerryLink	Total Groupe
EBITDA(*) 2011	413	(1)	—	<b>412</b>
Variation chiffre d'affaires	66	45	7	<b>118</b>
Variation charges d'exploitation	(38)	(41)	(20)	<b>(99)</b>
<b>EBITDA(*) 2012</b>	<b>441</b>	<b>3</b>	<b>(13)</b>	<b>431</b>

\* EBITDA hors autres produits d'exploitation au titre de l'indemnisation des pertes d'exploitation suite à l'incendie en 2008 (30 millions d'euros en 2012 et 9 millions d'euros en 2011).

En 2012, le Groupe a comptabilisé en autres produits d'exploitation un montant de 30 millions d'euros au titre du règlement définitif des indemnités de perte d'exploitation résultant de l'incendie de 2008 suite aux versements perçus sur la période de la part des assureurs (2011 : 9 millions d'euros). Le résultat opérationnel courant augmente de 36 millions d'euros, ou de 15 millions d'euros hors impact des indemnités d'assurance. Le coût de l'endettement financier net est en diminution de 2 %.

En 2012, le Groupe enregistre un profit net de 34 millions d'euros, en augmentation de 15 millions d'euros par rapport à 2011 (bénéfice de 19 millions d'euros recalculé à taux de change de 2012). A périmètre constant, soit hors la perte de 15 millions d'euros générée par les nouvelles sociétés maritimes (segment MyFerryLink), l'augmentation par rapport à l'année précédente est de 30 millions d'euros.

Le Free Cash Flow<sup>(1)</sup> généré 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.

## 9.2.1 SEGMENT CONCESSION DE LA LIAISON FIXE

A travers le segment de la Concession de la Liaison Fixe qui représente son cœur de métier, Groupe Eurotunnel exploite et commercialise directement un Service de Navettes dans le Tunnel et gère également la circulation des trains de voyageurs Eurostar et des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires à travers le Réseau Ferroviaire. Ce segment incorpore également les activités des services corporate du Groupe.

EN MILLIONS D'EUROS	2012	2011 recalculé	variation
Taux de change €/£	1,23	1,23	
Navettes	478	413	+16 %
Réseau Ferroviaire	286	288	— 1 %
Autres revenus	13	10	+28 %
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>777</b>	<b>711</b>	<b>+9 %</b>
Achats et charges externes	(188)	(169)	+11 %
Charges de personnel	(148)	(129)	+15 %
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(336)</b>	<b>(298)</b>	<b>+13 %</b>
<b>Marge d'exploitation (EBITDA)(*)</b>	<b>441</b>	<b>413</b>	<b>+7 %</b>
EBITDA(*) / chiffre d'affaires	56,7 %	58,0 %	— 1,3 pt

\* Hors autres produits d'exploitation (30 millions d'euros en 2012 et 9 millions d'euros en 2011).

<sup>(1)</sup> 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 présent Document de Référence.



**a) Chiffre d'affaires de la Concession de la Liaison Fixe**

Le chiffre d'affaires du segment, qui représente 78 % du chiffre d'affaire du Groupe, est en hausse de 9 % à 777 millions d'euros sur l'année 2012, porté principalement par la progression de l'activité Navettes.

**i) Service Navettes**

<b>Trafic (en nombre de véhicules)</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>variation</b>
Navettes Camions	1 464 880	1 263 327	+16 %
Navettes Passagers :			
Voitures <sup>(*)</sup>	2 424 342	2 262 811	+7 %
Autocars	58 966	56 095	+5 %

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

Le chiffre d'affaires du service Navettes pour l'année 2012 s'élève à 478 millions d'euros, en hausse de 16 % (65 millions d'euros) par rapport à l'année précédente. L'année 2012 a été marquée par la disparition de l'opérateur historique SeaFrance et la redistribution du trafic correspondant.

**Navettes Camions**

Le marché des camions continue de progresser en 2012 avec une croissance estimée à 2,5 % par rapport à 2011, mais 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 % par rapport à 2011 et a dépassé le niveau de trafic enregistré en 2007. La part de marché des Navettes Camions a augmenté d'environ 5 points pour atteindre 43,5 %, un niveau record depuis l'ouverture de la Liaison Fixe.

**Navettes Passagers**

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 % sur l'exercice. Cette progression s'inscrit dans le contexte de la disparition de l'opérateur SeaFrance.

Le marché des autocars enregistre une légère croissance par rapport à 2011, et la part de marché autocars de la Liaison Fixe progresse d'un point à 41,2 % conduisant à une hausse du trafic autocars de 5 % en 2012 par rapport à 2011.

**ii) Réseau Ferroviaire**

<b>Trafic</b>	<b>2012</b>	<b>2011</b>	<b>variation</b>
Trains à grande vitesse (Eurostar) :			
Passagers <sup>(*)</sup>	9 911 649	9 679 764	+2 %
Trains de marchandises <sup>(**)</sup> :			
Nombre de tonnes	1 227 139	1 324 673	-7 %
Nombre de trains	2 325	2 388	-3 %

\* Seuls sont comptabilisés dans ce tableau les passagers d'Eurostar qui empruntent le Tunnel, ce qui exclut les liaisons Paris-Calais et Bruxelles-Lille.

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

Grâce à l'utilisation du Réseau Ferroviaire du Tunnel par les trains à grande vitesse d'Eurostar et par les trains de marchandises, Groupe Eurotunnel a enregistré à fin 2012 un revenu de 286 millions d'euros.

En 2012, le nombre de voyageurs Eurostar empruntant le Tunnel a atteint 9,9 millions, soit une hausse de 2 % par rapport à 2011.

L'activité des Trains de marchandises enregistre une diminution de 3 % en 2012 reflétant l'arrêt par la SNCF de son activité de wagons isolés sur le transmanche et l'imposition par RFF d'une surtaxe au passage à Frethun.

**b) Charges d'exploitation de la Concession de la Liaison Fixe**

A fin 2012, les charges d'exploitation du segment Liaison Fixe s'élèvent à 336 millions d'euros, en augmentation de 13 % par rapport à 2011. Cette hausse de 38 millions d'euros, qui se décompose en une variation des achats et charges externes pour 19 millions d'euros (11 %) et celle des charges de personnel pour 19 millions d'euros (15 %), est liée notamment :

- pour la moitié, soit 19 millions d'euros, à une progression des coûts opérationnels directement liés à l'augmentation de l'activité des Services Navettes (énergie électrique et coûts d'exploitation, maintenance récurrente, primes et intéressements pour le personnel), et
- pour l'autre moitié, à une variation de coûts non-récurrents (maintenance lourde non-récurrente, éléments exceptionnels liés aux retraites britanniques, reprises de provisions).

**9.2.2 SEGMENT EUROPORTE**

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

EN MILLIONS D'EUROS	2012	2011 recalculé	variation
Taux de change €/£	1,23	1,23	
Chiffre d'affaires	209	164	+28 %
Achats et charges externes	(129)	(105)	+24 %
Charges de personnel	(77)	(60)	+28 %
<b>Charges d'exploitation</b>	<b>(206)</b>	<b>(165)</b>	+25 %
<b>Marge d'exploitation (EBITDA)</b>	<b>3</b>	<b>(1)</b>	+4m€

**a) Chiffre d'affaires d'Europorte**

L'augmentation du chiffre d'affaires d'Europorte de 45 millions d'euros (28 %) qui concerne notamment les activités de GBRf et d'Europorte France, est portée par le démarrage de nouveaux contrats en 2012, par l'effet année pleine des nouveaux contrats démarrés en 2011 et par une légère reprise des volumes sur des contrats existants.

**b) Charges d'exploitation d'Europorte**

En augmentation de 25 % à 206 millions d'euros en 2012, les charges d'exploitation évoluent moins vite que le chiffre d'affaires.

La marge d'exploitation d'Europorte est en amélioration de 4 millions d'euros par rapport à 2011 reflétant l'impact des initiatives d'amélioration de productivité lancées en 2011. Pour la première fois depuis son intégration dans le Groupe, le segment Europorte dégage un EBITDA positif, à hauteur de 3 millions d'euros.

**9.2.3 SEGMENT MYFERRYLINK**

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

Suite à l'acquisition de certains 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.

EN MILLIONS D'EUROS	2012
Taux de change €/£	1,23
Chiffre d'affaires	7
Charges d'exploitation	(20)
<b>Marge d'exploitation (EBITDA)</b>	<b>(13)</b>

**a) Chiffre d'affaires MyFerryLink**

Trafic	2012
Fret	11 417
Voitures <sup>(*)</sup>	45 908
Autocars	11

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

Le segment a généré un chiffre d'affaires de 7 millions d'euros sur les quatre mois et demi d'activité sur 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 représentatif du potentiel de cette activité.

**b) Charges d'exploitation MyFerryLink**

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.

**9.2.4 AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION**

Les autres produits d'exploitation d'un montant de 30 millions d'euros correspondent au montant perçu en 2012 au titre de l'indemnisation définitive des pertes d'exploitation résultant de l'incendie en 2008. 9 millions d'euros ont été comptabilisés en 2011 au titre d'indemnités des pertes d'exploitation.

**9.2.5 MARGE D'EXPLOITATION (EBITDA)**

La marge d'exploitation consolidée du Groupe de 461 millions d'euros est en progression de 40 millions d'euros par rapport à 2011, ou de 19 millions d'euros (5 %) hors impact des indemnités d'assurance au titre des pertes d'exploitation.

**9.2.6 RÉSULTAT OPÉRATIONNEL (EBIT)**

A 161 millions d'euros en 2012, les dotations aux amortissements 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 (dont 30 millions d'euros d'indemnités d'assurance relatives à l'incendie 2008), contre 289 millions d'euros en 2011 (dont un total de 29 millions d'euros d'indemnités d'assurance). 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 %).

**9.2.7 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET**

A 269 millions d'euros pour l'exercice 2012, le coût de l'endettement financier net est en diminution de 5 millions d'euros par rapport à 2011 à taux de change constant en raison de la baisse du taux d'inflation britannique et l'impact qui en découle sur la revalorisation de la tranche indexée de la dette financière, partiellement compensé par l'impact de l'augmentation de 2 % de la marge sur la tranche C de la dette à partir de juillet 2012.

**9.2.8 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 pour l'exercice 2011 d'euros (recalculé à taux de change de 2012). A périmètre constant (hors la perte de la nouvelle activité maritime de 15 millions d'euros en 2012) le résultat net est en amélioration de 30 millions d'euros.

# 10. TRESORERIE ET CAPITAUX

10.1.	INFORMATION SUR LES CAPITAUX DE GROUPE EUROTUNNEL	56
10.2.	FLUX DE TRESORERIE DES EXERCICES 2012 ET 2011	56
10.3.	CONDITIONS D'EMPRUNT ET STRUCTURE DE FINANCEMENT DE GROUPE EUROTUNNEL	57
10.4.	RESTRICTION A L'UTILISATION DES CAPITAUX	57
10.5.	SOURCE DE FINANCEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS FUTURS	57
10.6.	RATIOS DE COUVERTURE DU SERVICE DE LA DETTE	57
10.7.	RATIO D'ENDETTEMENT À LONG TERME SUR IMMOBILISATIONS CORPORELLES	58
10.8.	FREE CASH FLOW	59

## 10.1. INFORMATION SUR LES CAPITAUX DE GROUPE EUROTUNNEL

Les informations relatives aux capitaux de Groupe Eurotunnel sont présentées dans la note Q des états financiers consolidés de GET SA relative au capital social figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

En 2007, l'agence de notation Moody's a attribué à GET SA la note Baa2 qui reste en vigueur à la date du présent Document de Référence.

## 10.2. FLUX DE TRESORERIE DES EXERCICES 2012 ET 2011

EN MILLIONS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Taux de change €/£	1,225	1,197
Variation de trésorerie courante	459	418
Autres produits et (charges) opérationnels et l'impôt	2	(2)
<b>Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles</b>	<b>461</b>	<b>416</b>
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(183)	(77)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(301)	(387)
<b>Variation de trésorerie</b>	<b>(23)</b>	<b>(48)</b>

Au total, la variation de trésorerie en 2012 montre un décaissement net de 23 millions d'euros, comparé à un décaissement net de 48 millions d'euros en 2011.

### a) Flux de trésorerie généré par les activités opérationnelles

A 461 millions d'euros, le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles est en augmentation de 45 millions d'euros en 2012 par rapport à 2011. Cette hausse s'explique principalement par :

- une augmentation des recettes liées aux revenus de la Liaison Fixe de 81 millions d'euros provenant principalement des Services Navettes,
- une diminution nette de 12 millions d'euros des indemnités d'assurance encaissées au titre de l'incendie en 2008,
- une augmentation de 11 millions d'euros liées aux dépenses opérationnelles de la Liaison Fixe essentiellement due à la hausse de volume de trafic,
- une augmentation nette de 2 millions d'euros de flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles des sociétés Europorte, et
- un décaissement net de 21 millions d'euros en 2012 relatif au lancement de l'activité MyFerryLink.

### b) Flux de trésorerie lié aux activités d'investissements

Le flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement passe de 77 millions d'euros en 2011 à 183 millions d'euros en 2012 :

- 59 millions d'euros liés aux activités de la Liaison Fixe (51 millions d'euros en 2011) dont 20 millions d'euros pour le programme de rénovation et d'augmentation de la puissance motrice des locomotives et 9 millions pour le projet de mise en place du GSM-R (système de radiocommunication numérique),
- 51 millions d'euros liés aux activités d'Europorte (46 millions d'euros en 2011), principalement pour l'acquisition de locomotives dans le cadre du développement de ce segment, et
- 74 millions d'euros versés au titre de l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance et de la remise en état des trois navires.

En 2011, 20 millions d'euros des indemnités d'assurance ont été encaissées au titre de matériel roulant endommagé dans l'incendie en 2008.

**c) Flux de trésorerie lié aux opérations de financement**

Le flux de trésorerie net lié aux activités de financement en 2012 représente un décaissement de 301 millions d'euros par rapport à 387 millions d'euros en 2011. En 2012 il est composé notamment :

- de 228 millions d'euros d'intérêts payés sur l'Emprunt à Long Terme et sur les contrats de couverture associés (211 millions d'euros en 2011) ; l'augmentation résulte de l'application à compter du 28 juin 2012 de la marge additionnelle de 2 % sur la tranche indexée de la dette financière,
- du versement de 18 millions d'euros pour l'acquisition d'obligations à taux variable (128 millions d'euros en 2011),
- du versement de 44 millions d'euros au titre du programme de rachat d'actions (39 millions d'euros en 2011),
- du versement d'un dividende pour un montant de 44 millions d'euros (21 millions d'euros en 2011),
- d'un encaissement de 25 millions d'euros au titre du refinancement partiel des locomotives achetées par Europorte en 2011 et 2012, et
- intérêts reçus d'un total de 9 millions d'euros, dont 6 millions d'euros au titre des obligations à taux variable détenus par le Groupe (2011 : 3 millions d'euros, dont 0,7 million d'euros au titre des obligations à taux variable).

### 10.3. CONDITIONS D'EMPRUNT ET STRUCTURE DE FINANCEMENT DE GROUPE EUROTUNNEL

Le financement de Groupe Eurotunnel est décrit à la section 22.4 du présent Document de Référence.

### 10.4. RESTRICTION A L'UTILISATION DES CAPITAUX

Les restrictions attachées aux engagements financiers prévus dans le cadre de l'Emprunt à Long Terme sont présentées à la section 22.4 du présent Document de Référence.

### 10.5. SOURCE DE FINANCEMENT POUR LES INVESTISSEMENTS FUTURS

Les principaux investissements futurs de la Liaison Fixe seront en principe autofinancés.

### 10.6. RATIOS DE COUVERTURE DU SERVICE DE LA DETTE

Groupe Eurotunnel doit, au titre de l'Emprunt à Long Terme, respecter les engagements financiers suivants :

- A chaque clôture semestrielle, le ratio de couverture du service de la dette ne doit pas être inférieur à 1,10. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé, sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette. Le non-respect de cet engagement financier constitue un des cas de défaut et d'exigibilité anticipé tel que décrit à la note U des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

- A chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service synthétique de la dette résultant de l’Emprunt à Long Terme ne doit pas être inférieur à 1,25, ledit ratio étant calculé en tenant compte d’un amortissement théorique de l’Emprunt à Long Terme et par référence à la période des douze mois précédant la date de test. Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle entraîne des restrictions sur l’utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d’intérêts au titre de l’Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu’à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. Ces restrictions concernent notamment la capacité de Groupe Eurotunnel de distribuer des dividendes et de financer certaines activités de développement. Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l’Emprunt à Long Terme jusqu’à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

Le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture synthétique du service de la dette de Groupe Eurotunnel SA au 31 décembre 2012 sont respectivement de 2,04 et de 1,77. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2012.

## 10.7. RATIO D'ENDETTEMENT À LONG TERME SUR IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Le Ratio d’Endettement à Long Terme sur les immobilisations corporelles tel que défini par le Groupe est le rapport entre les dettes financières à long terme diminuées de la valeur des obligations à taux variable détenus, et les immobilisations corporelles. Au 31 décembre 2012, le ratio reste relativement stable à 56,9 %, à comparer à 57,1 % au 31 décembre 2011 (recalculé au taux de change du 31 décembre 2012).

EN MILLIERS D'EUROS		31 décembre 2012	31 décembre 2011	
			recalculé	publié
Taux de change €/£		1,225	1,225	1,197
Dettes financières non courantes	A	3 934 295	3 916 560	3 871 622
Autres actifs financiers : obligations à taux variable	B	152 274	133 470	131 931
<b>Endettement diminué des autres actifs financiers</b>	<b>A – B=C</b>	<b>3 782 021</b>	<b>3 783 090</b>	<b>3 739 691</b>
Immobilisations corporelles <sup>(*)</sup>	D	6 647 650	6 627 296	6 626 841
<b>Ratio d’Endettement à Long Terme sur immobilisations corporelles</b>	<b>C/D</b>	<b>56,9 %</b>	<b>57,1 %</b>	<b>56,4 %</b>

\* Les immobilisations mises en Concession sont converties au taux historique.

## 10.8. FREE CASH FLOW

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 acquisition de titres de participation) et du flux de trésorerie net relatif au service de la dette (Emprunt à Long Terme et contrats de couverture de taux) et augmenté des intérêts reçus (sur Trésorerie, équivalents de trésorerie et autres actifs financiers).

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Taux de change €/£	1,225	1,197
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	460 601	415 983
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement	(183 496)	(77 377)
Retraitement des investissements rattachés aux participations	1 091	–
Retraitement de l'acquisition et remise en état des actifs maritime	73 631	–
Intérêts versés sur l'Emprunt à Long Terme	(176 745)	(161 525)
Intérêts versés sur les contrats de couverture de taux	(50 892)	(49 063)
Intérêts reçus sur trésorerie et équivalents de trésorerie	3 151	3 421
Intérêts reçus sur autres actifs financiers	5 832	698
<b>Free Cash Flow</b>	<b>133 173</b>	<b>132 137</b>



# 11. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES

## 11.1. RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT

L'intensité du trafic dans le Système conduit Groupe Eurotunnel à concentrer sa politique de recherche et développement sur le domaine des matériaux, géométries, outils et systèmes susceptibles de prolonger la vie des rails.

Par ailleurs, afin de faire face à des problématiques qui lui sont propres, Groupe Eurotunnel a mobilisé des ressources internes ainsi que des partenaires externes à des fins de recherche et développement pour apporter de nouvelles améliorations et repousser les obstacles et incertitudes techniques liés à une exploitation aux critères hors-normes. Des projets innovants ont été poursuivis, tels que la mise en place d'infrastructures caténaire et automatisme permettant la mise hors-tension des installations caténares au niveau des quais de chargement, sans altération du mode d'exploitation des Navettes, le renforcement des planchers et des châssis pour les Navettes Camions et l'étude de la conception des Navettes Camions de nouvelle génération.

Le Groupe est membre fondateur du conseil d'administration de la Fondation de Coopération Scientifique Railenium. Railenium est un Institut de Recherche Technologique au service de la filière industrielle ferroviaire, sélectionné dans le cadre du Grand Emprunt. Il est constitué d'une Fondation de Coopération Scientifique et d'un centre d'essai. Railenium a pour mission d'offrir une plate-forme de Recherche-Développement, d'essais, d'ingénierie et de formation en matière d'infrastructure ferroviaire. La Fondation mutualise les efforts des organismes de recherche et des entreprises pour développer des programmes de recherche et développement dans le domaine de l'infrastructure et des systèmes ferroviaires pouvant aller jusqu'au prototypage industriel. Les partenaires de l'Institut regroupent sept organismes de recherche et de formation, quinze entreprises industrielles, de construction, de services et d'ingénierie et trois opérateurs d'infrastructure (RFF, SNCF et Groupe Eurotunnel).

Groupe Eurotunnel souhaite le développement du trafic ferroviaire standard entre l'Europe continentale et la Grande-Bretagne, c'est-à-dire pouvant s'affranchir de l'utilisation des locomotives spécifiques Class 92. Le Groupe a procédé à des tests avec la nouvelle génération de locomotives Vectron de Siemens, dans la nuit du 25 au 26 janvier 2013, pour valider la compatibilité avec les systèmes et les normes de sécurité du Tunnel. Des essais de traction, de freinage et de pantographe ont été réalisés par une locomotive en configuration standard, qui tractait des wagons représentant une charge totale de 1 350 tonnes. Groupe Eurotunnel avait déjà procédé à des essais du même type en septembre 2012 avec la nouvelle génération de locomotives Prima II d'Alstom.

## 11.2. MARQUES, BREVETS ET LICENCES

### 11.2.1 MARQUES ET NOMS DE DOMAINES

Les marques significatives pour Groupe Eurotunnel sont les marques nominatives, figuratives et semi-figuratives Eurotunnel, protégeant le nom « Eurotunnel » et le design du logo. Les autres marques exploitées sont essentiellement des marques déposées pour protéger les dénominations sociales des sociétés de Groupe Eurotunnel, telles que notamment « France Manche », « Europorte » ou « MyFerryLink », ou certains noms commerciaux, tels que notamment « Le Shuttle ».

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel détient à la date du présent Document de Référence, un portefeuille d'approximativement 350 noms de domaine, dont notamment « eurotunnel.com ».

### 11.2.2 BREVETS

---

Groupe Eurotunnel a également déposé des brevets relatifs à des dispositifs particuliers liés à son activité.

A la date du présent Document de Référence, trois dispositifs, dont celui relatif aux stations SAFE, font l'objet de brevets en vigueur déposés par FM. Une demande de brevet Europorte est en cours pour un système de transfert de sable pour sablières de locomotive.

### 11.2.3 LICENCES

---

Groupe Eurotunnel ne bénéficie d'aucune licence de la part d'un tiers lui permettant d'exploiter la marque d'un tiers. Une licence non exclusive a été concédée sur le brevet « Système auto convergent de maintenance d'un équipement complexe à forte volumétrie ».

## 12. INFORMATION SUR LES TENDANCES

Groupe Eurotunnel poursuit maintenant depuis plusieurs années une stratégie de développement fondée sur la création de valeur dans la durée. Cet axe, assis sur différents plans d'amélioration de sa compétitivité, s'appuie sur les grandes forces du Groupe :

- un savoir faire unique en tant que gestionnaire d'une infrastructure ferroviaire, facteur de forte crédibilité auprès des partenaires ;
- une offre de service toujours améliorée sur le transport transmanche ;
- un modèle économique aux fondamentaux solides.

Fort de son modèle unique, Groupe Eurotunnel dispose d'un savoir-faire opérationnel sans équivalent.

Groupe Eurotunnel s'est inscrit en 2012 sur une trajectoire de croissance, malgré un environnement économique difficile et incertain.

Dans une recherche constante de développement des compétences, au service de la performance, Groupe Eurotunnel a renforcé son équipe de direction et s'est engagé dans une démarche volontariste en matière d'insertion des jeunes. A ce titre, une politique dynamique de recours à l'alternance a été développée en 2012, sur les contrats de qualification, stages etc. En outre, de nombreuses actions ont été menées spécifiquement en direction des étudiants et jeunes diplômés. La filiale du Groupe spécialisée dans la formation aux métiers du domaine ferroviaire (CIFFCO), ouverte à l'ensemble des entreprises ferroviaires européennes, aux mainteneurs d'infrastructures, à leurs sous-traitants intervient pour former des techniciens évoluant sur le réseau ferré national français, mais aussi ceux d'autres pays voisins. Agréé par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), le CIFFCO prépare à quinze métiers différents.

Groupe Eurotunnel s'attachera en 2013 à conforter ses relais de croissance, tout en réaffirmant la priorité donnée à la sécurité et la qualité de service. Groupe Eurotunnel s'efforcera d'améliorer sa compétitivité en poursuivant l'adaptation de ses activités et en cherchant à développer son efficacité opérationnelle. Groupe Eurotunnel poursuivra la mise en œuvre des programmes de simplification et de rénovation visant à réduire encore les besoins futurs de maintenance et à accroître la disponibilité du matériel roulant.

Groupe Eurotunnel veillera par ailleurs en 2013 au développement de ses projets. Sous réserve de l'évolution de la situation vis-à-vis des autorités de la concurrence décrite en section 4.6 du présent Document de Référence, le Groupe, après l'achèvement de la première étape de la mise en service concomitante des trois navires de l'activité maritime, souhaite consolider celle-ci, pour offrir une concurrence accrue aux clients du Détroit. L'évolution de la part de marché de l'activité fret de My FerryLink, passée à 4,2 % en janvier 2013 en est l'illustration.

Toujours dans une perspective de développement des compétences, au service de la performance, Groupe Eurotunnel et l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées ont signé en janvier 2013 un accord de partenariat portant création pour une durée de cinq années d'une chaire d'enseignement et de recherche intitulée « Sciences pour le transport ferroviaire », dédiée à l'étude de l'activité ferroviaire. Cette chaire a pour finalité d'aborder la formation et la recherche sur les thématiques associées à l'infrastructure (exploitation, sécurité, durabilité, impacts sur l'environnement,..) et au service de transport (économie globale, politiques publiques).

Dans un contexte de concurrence vive entre les opérateurs transmanche et de conjoncture économique morose, Groupe Eurotunnel défend sa position de leader sur le marché. Même si l'année 2013 ne bénéficiera pas des leviers favorables de 2012 (Jeux Olympiques...etc.) l'activité reste solide à ce jour.

# 13. PREVISIONS

Dans l'environnement actuel, le Groupe ne communique pas de prévisions. Des précisions concernant la stratégie et la vision d'entreprise sont néanmoins données au chapitre 6 du présent Document de Référence.

# 14. ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14.1.	CONSEIL D'ADMINISTRATION	65
14.2.	COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	73
14.3.	DIRECTION GÉNÉRALE	73
14.4.	CONFLITS D'INTÉRÊTS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE	75
14.5.	INTÉRÊTS DES DIRIGEANTS DANS LE CAPITAL DE GET SA À LA DATE DU PRÉSENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE	75
14.6.	DÉCLARATIONS CONCERNANT LES ORGANES D'ADMINISTRATION	76
14.7.	COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION	76

## 14.1. CONSEIL D'ADMINISTRATION

A la date du présent Document de Référence, les membres du conseil d'administration de GET SA sont les suivants :

Nom	Fonctions	Nomination	Échéance
Jacques Gounon	Président-directeur général	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Philippe Camu	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Patricia Hewitt	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Peter Levene	Administrateur	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015
Colette Lewiner	Administrateur	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015
Colette Neuville	Administrateur	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015
Perrette Rey	Administrateur	20 mars 2013	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015
Robert Rochefort	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Jean-Pierre Trotignon	Administrateur	26 avril 2012	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2015
Philippe Vasseur	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Tim Yeo	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013

## 14. ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

Le tableau ci-dessous présente les mandats détenus par les membres du conseil d'administration de GET SA, à la date du présent Document de Référence, dans des sociétés cotées en France et à l'étranger, en dehors de Groupe Eurotunnel :

Nom	Mandat social	Société	Place de cotation
Jacques Gounon	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	Euronext Paris
Philippe Camu	<i>Partner-Managing Director</i> (associé gérant)	The Goldman Sachs Group, Inc	New York Stock Exchange
Patricia Hewitt	<i>Senior Independent Director</i> (Administrateur indépendant senior)	BT Group plc	London Stock Exchange
	<i>Member of the Asia Pacific Advisory Committee</i> (membre du comité de surveillance Asie-Pacifique)	Barclays Group plc	London Stock Exchange
Peter Levene	Néant	Néant	Néant
Colette Lewiner	Administrateur	Bouygues/Colas	Euronext Paris
	Administrateur	Nexans (S.A.)	Euronext Paris
	Administrateur	Crompton Greaves	Mumbai
	Administrateur	TGS Nopec Geophysical Company (ASA)	Oslo Börse
	Administrateur	Lafarge (S.A.)	Euronext Paris
Colette Neuville	Administrateur	ATOS	Euronext Paris
Perrette Rey	Néant	Néant	Néant
Robert Rochefort	Néant	Néant	Néant
Jean-Pierre Trotignon	Néant	Néant	Néant
Philippe Vasseur	Membre du conseil d'administration	CIC	Euronext Paris
	Administrateur	Bonduelle SA	Euronext Paris
Tim Yeo	Président du conseil d'administration	AFC Energy PLC	AIM LONDON

Le tableau ci-dessous présente la liste des sociétés dans lesquelles les membres du conseil d'administration de GET SA, à la date du présent Document de Référence, ont, hors structure organisationnelle patrimoniale personnelle (SCI...etc), exercé des fonctions de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou ont été associés commandités au cours des cinq dernières années, ainsi que les sociétés dans lesquelles ils exercent encore ce type de fonctions en dehors de Groupe Eurotunnel :

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
<b>Jacques Gounon</b>	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	2008 à ce jour
<b>Philippe Camu</b>	<i>Partner-Managing Director</i>	The Goldman Sachs Group, Inc	2010 à ce jour
	Membre du Comité d'Investissement	Goldman Sachs Infrastructure Partners, le fond d'investissement dans les infrastructures de Goldman Sachs (GSIP)	2006 à ce jour
	Administrateur	Associated British Port Holdings Limited	2006 à ce jour
	Membre du Comité des Rémunérations	Associated British Ports	2006 à ce jour
	Administrateur	Distribuidora Regional del Gas, S.A.U.	2010 à ce jour
	Administrateur	Endesa Gas Distribución, S.A.U.	2010 à ce jour
	Administrateur	Endesa Gas Transportista, S.L.U.	2010 à ce jour
	Administrateur	GESA Gas, S.A.U.	2010 à ce jour
	Administrateur	Transportista Regional de Gas, S.A.	2010 à ce jour
	Administrateur	Endesa Gas T&D (ex : Nubia 2000 SL)	2010 à ce jour
	Administrateur	LNi Group Oy	2012
	Administrateur	LNi Verkko	2012
	Administrateur	Sintonia SA	Jusqu'en 2009
<b>Patricia Hewitt</b>	<i>Senior Independent Director</i> (Administrateur indépendant senior)	BT Group plc	2008 à ce jour
	<i>Chair</i>	UK India Business Council (UKIBC)	2009 à ce jour
	<i>Chair</i>	Katha Children's Trust	2010 à ce jour
	Membre du comité de supervision Asie-Pacifique	Barclays Group plc	2009 à ce jour



Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel		Dates
		Société	
<b>Peter Levene</b>	Président du conseil	General Dynamics UK Limited	2001 à ce jour
	Administrateur	Haymarket Group Limited	2006 à ce jour
	Vice Président du conseil	Starr International Company, Inc.	2011 à ce jour
	Président du conseil	Starr Underwriting Agents Limited	2011 à ce jour
	Administrateur	China Construction Bank	1997 à 2012
	Président	NBNK Investments plc	2010 à 2012
	Administrateur	Total SA	2005 à 2011
	Président	Lloyd's	2002 à 2011
<b>Colette Lewiner</b>	Administrateur	Bouygues (S.A.)	2010 à ce jour
	Administrateur	Nexans (S.A.)	2004 à ce jour
	Administrateur	Colas (S.A.)	2011 à ce jour
	Administrateur	TGS Nopec Geophysical Company (ASA) – Norvège	2006 à ce jour
	Administrateur	Lafarge (S.A.)	2010 à ce jour
	Présidente du conseil d'administration	TDF (SAS)	2010 à ce jour
	Administrateur	Crompton Greaves	2013 à ce jour
	Administrateur	La Poste (S.A.)	2005 à 2011
<b>Colette Neuville</b>	Administrateur	Ocean Rig (ASA)	2008
	Présidente Fondatrice	Association de Défense des Actionnaires Minoritaires (ADAM)	1991 à ce jour
	Administrateur	Faider (Fédération des Associations de Défense des Epargnants pour la Retraite)	2008 à ce jour
	Administrateur	ATOS	2012 à ce jour
	Membre du conseil de surveillance	ATOS	2008 à 2009
	Censeur	ATOS	2010 à 2012
	Membre du conseil de gouvernance	Ecole de Droit et Management de Paris II – Assas	2009 à ce jour
	Administrateur	ARCAF (Association de Défense des Fonctionnaires Epargnants pour la Retraite)	2011 à ce jour
	Administrateur	Euroshareholders	2006 à 2007
	Administrateur	Vie financière	2005 à 2007
	Néant	Néant	Néant
	Néant	Néant	Néant
<b>Perette Rey</b>			
<b>Robert Rochefort</b>	Directeur général	CREDOC	1995 à 2009
	Administrateur	BNP Paribas Personal Finance (CETELEM)	2003 à ce jour
<b>Jean-Pierre Trotignon</b>	Administrateur	La Croix Rouge française	2006 à 2009
	Membre du Comité de Surveillance	Plastic Omnium Environnement SAS (extension périmètre Compagnie Signature SAS)	2000 à ce jour
	Administrateur	BG Bonnard et Gardel Holding SA (suisse)	2011 à ce jour
	Directeur général délégué	Groupe Eurotunnel SA	2008 à 2009

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel	Société	Dates
<b>Philippe Vasseur</b>	Président du conseil de surveillance	Banque Commerciale du Marché Nord Europe	2000 à ce jour
	Administrateur	Bonduelle SAS	2008 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Caisse de Crédit Mutuel Lille Liberté (société coopérative de crédit à capital variable)	2005 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Caisse Fédérale du Crédit Mutuel Nord Europe (société anonyme coopérative)	2000 à ce jour
	Administrateur	Caisse Solidaire du Crédit Mutuel Nord Europe (société coopérative de crédit à capital variable)	2005 à ce jour
	Administrateur	CIC SA	2001 à ce jour
	Représentant permanent – CFCMNE (Administrateur)	Groupe des Assurances du Crédit Mutuel	2005 à ce jour
	Président	Chambre de commerce et d'industrie Région Nord Pas de calais (établissement public)	2011 à ce jour
	Président du conseil de surveillance	Groupe La Française (ex : La Française AM)	2006 à ce jour
	Administrateur	Holder SAS	2005 à ce jour
	Représentant permanent – CFCMNE (Censeur)	LOSC Lille Métropole	2005 à ce jour
	Président du conseil de surveillance	Nord Europe Assurance SA	2006 à ce jour
	Administrateur	Nord Europe Partenariat (ex : Normandie Partenariat)	2009 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Société de Développement Régional de Normandie	2001 à ce jour
	Administrateur	BKCP (SCRL) -Belgique-	2001 à ce jour
	Administrateur	BKCP Securities (SA) -Belgique-	2005 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Crédit Mutuel Nord Europe Belgium (SA) -Belgique-	2000 à ce jour
	Administrateur	Credit Professionnel SA -Belgique-	2000 à ce jour
	Administrateur	La Française AM Private Bank (SA) – Luxembourg-	2011 à ce jour
	Représentant permanent – CMNE Belgium	Mobilease (SA) -Belgique-	2009 à ce jour
	Administrateur	Citibank Belgium (SA)	2012 à ce jour
	Président du conseil de surveillance	CMNE France	1999 à 2007
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Administrateur)	BKCP (SCRL)	2007 à 2009
	Administrateur	BKCP Noord (SCRL)	2006 à 2009

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel		Dates
		Société	
Tim Yeo	Représentant permanent – CMNE Belgium (Vice-Président)	BKCP Noord (SCRL)	2006 à 2009
	Président du conseil d'administration	Crédit Professionnel Interfédéral (SCRL)	2000 à 2008
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Administrateur)	Crédit Professionnel Interfédéral (SCRL)	2006 à 2008
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Vice-Président)	Federale Kas Voor Het Beroepskrediet (SCRL)	2004 à 2009
	Représentant permanent – CMNE Belgium	Alverzeele (SA)	2009 à 2011
	Président du conseil d'administration	AFC Energy PLC	2006 à ce jour
	Président du conseil d'administration	TMO Renewables Limited	2010 à ce jour
	Administrateur	TMOTMO Renewable Energy Group Limited	2013 à ce jour
	Administrateur	TMO Bio Tech Limited	2013 à ce jour
	Administrateur	Anacol Holdings Limited	1979 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Eco City Vehicles PLC	2007 à 2012
	Administrateur	General Securities Register, Limited	1979 à ce jour
	Administrateur	ITI Energy Limited	2006 à ce jour
	Administrateur	Locana Corporation (London) Limited	1979 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Univent PLC	1995 à 2009
	Administrateur	First London PLC	2008 à 2010

Pour les besoins de leurs mandats sociaux dans Groupe Eurotunnel, les administrateurs sont domiciliés au siège social de GET SA, 3 rue La Boétie 75008 Paris.

La biographie de chacun des membres du conseil d'administration de GET SA à la date du présent Document de Référence figure ci-dessous :

#### Jacques Gounon

Jacques Gounon, 59 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Après avoir commencé sa carrière en 1977 dans la fonction publique, il devient Directeur général du groupe Comatec (1986-90), puis Directeur du développement du groupe Eiffage (1991-93), Conseiller Industrie au cabinet du Ministre du Travail (1993-95), Directeur de cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports (1995-96), Directeur général adjoint du Groupe Alstom (1996) et Président du secteur entreprise et Membre du comité exécutif d'Alstom (2000), Vice-président-directeur général du groupe Cegelec (2001). Il est nommé Président-directeur général d'Eurotunnel en 2005 puis de Groupe Eurotunnel SA en 2007. Il est également administrateur d'Aéroports de Paris et de l'ANSA.

#### Philippe Camu

Philippe Camu, 45 ans, titulaire d'un diplôme en Management international de HEC, assume la fonction d'associé gérant (« Partner-Managing Director ») chez Goldman Sachs à Londres. Il dirige l'activité globale de Goldman Sachs Infrastructure Partners, le fond

d'investissement dans les infrastructures de Goldman Sachs. Philippe Camu a débuté sa carrière chez Goldman Sachs en 1992 au sein du département « Corporate Finance » et il a rejoint le département de « Real Estate Principal Investment » en 1997. Il est membre du comité d'investissement de Goldman Sachs Infrastructure Partners et il est administrateur des sociétés Associated British Ports, Endesa Gas et LNI. Il a rejoint le conseil d'administration de GET SA le 26 mai 2010.

#### **Patricia Hewitt**

Patricia Hewitt, 64 ans, diplômée de l'Université de Cambridge, Membre du Parlement britannique représentant le Parti Travailliste pendant 13 ans, a cessé son mandat en 2010. Patricia Hewitt a d'abord travaillé pour Age Concern (le plus grand organisme caritatif en Grande-Bretagne dédié aux personnes âgées). Secrétaire économique au Trésor (1998-1999), elle a ensuite été promue Ministre des petites et moyennes entreprises (1999-2001), puis elle a œuvré comme Secrétaire d'Etat au Commerce et à l'Industrie et Ministre de la condition féminine de 2001 à 2005, avant de devenir Secrétaire d'Etat à la santé de 2005 à 2007. Elle est, par ailleurs, membre du conseil d'administration de British Telecom. Elle a rejoint le conseil d'administration de GET SA le 26 mai 2010.

#### **Hugues Lepic**

Hugues Lepic, a été administrateur de GET SA du 26 mai 2010 au 20 mars 2013. Ancien élève de l'Ecole Polytechnique et titulaire d'un M.B.A de la Wharton School de l'Université de Pennsylvanie, est, depuis janvier 2013, le fondateur et le directeur général (CEO) de Aleph Capital Partners LLP, une société d'investissement basée à Londres. Il a rejoint la division investissement pour compte propre (*merchant banking*) et les activités de *private equity* de Goldman Sachs à Londres en 1996, avant d'être nommé *managing director* en 1998 et associé-gérant (*partner – managing director*) en 2000. Il a été associé-gérant (*partner – managing director*) de The Goldman Sachs Group, Inc. de 2000 à 2012 et a dirigé les activités d'investissement pour compte propre (*merchant banking*) de Goldman Sachs en Europe et notamment, l'activité de *private equity* et de *distressed investment* entre 2006 et 2012. Il a été membre du comité exécutif de Goldman Sachs en Europe et membre du comité d'investissement et du comité stratégique de la division *merchant banking* de Goldman Sachs. Hugues Lepic a débuté sa carrière en 1990 au sein du département *mergers & acquisitions* de Goldman Sachs à New-York puis à Londres.

#### **Peter Levene**

Peter Levene, 71 ans, actionnaire historique d'Eurotunnel (*Foundation Shareholders*), a rejoint United Scientific Holdings en 1963, dans le secteur de l'industrie de la Défense et est devenu Président de ce groupe en 1981. Devenu successivement conseiller personnel du secrétaire d'Etat à la Défense, au Ministère de la Défense, puis pendant six ans Secrétaire Permanent, responsable des marchés publics de la Défense, il a ensuite été nommé Conseiller auprès du Secrétaire d'Etat à l'Environnement, du Ministre de l'Industrie et du Ministre des Finances, puis Conseiller à l'Efficience et la Productivité auprès du Premier Ministre de 1992 à 1997. Au cours de cette période, il a également assumé la fonction de Président de Docklands Light Railway, puis de Président-directeur général de Canary Wharf Ltd. Il a été membre du Conseil d'administration de J. Sainsbury plc de 2001 à 2004 et de Total SA, de 2005 à 2011. Il est actuellement Président de General Dynamics UK Ltd, de Starr Underwriting Agents Ltd, vice-président de Starr International Company, Inc. et membre du conseil d'administration de Haymarket Publications. Il est également membre de la commission des affaires économiques de la chambre des Lords. Il a assumé la fonction de Sheriff de Londres en 1995-1996, et de Lord Maire de Londres en 1998-1999. Il a reçu le titre de chevalier en 1989 et est devenu pair à vie en 1997, en tant que Lord Levene of Portsoken. Il a assumé la fonction de Président de Lloyd's of London, le leader mondial de l'assurance et de la réassurance de 2002 à 2011, après avoir été vice président de la Deutsche Bank. Auparavant, il avait été Président de Bankers Trust International, Morgan Stanley et Wasserstein Perella. La cooptation de Peter Levene en qualité de membre du conseil d'administration de GET SA a été ratifiée par l'assemblée générale du 26 avril 2012.

#### **Colette Lewiner**

Colette Lewiner, 67 ans, ancienne élève de l'Ecole Normale Supérieure, agrégée de physique et Docteur es Sciences physiques, Colette Lewiner est administratrice de Nexans, TGS-Nopec, Groupe Bouygues, Lafarge et Présidente « non executive » de TDF. Débutant sa carrière à l'Université en tant que maître de conférences où elle mena des recherches sur les phénomènes électriques et magnétiques dans de nouveaux types de semi-conducteurs, elle rejoignit EDF en 1979 à la Direction des Etudes et Recherche, puis créa la Direction du développement et de la stratégie commerciale. En 1992, elle fut nommée Président-directeur général de SGN-Réseau Eurisys, filiale de Cogema, puis entra chez Capgemini pour créer le secteur « Utilities » qu'elle dirigea. En 2000, à la suite de la fusion de Capgemini et Ernst & Young, Colette Lewiner fut nommée Directrice générale de GSU (Global Sector Unit) « Energie Utilities and Chemicals ». Elle prit en 2004 la responsabilité de l'unité marketing Global du Groupe (qu'elle dirigea jusqu'en 2008) en plus de la direction globale du secteur « Energy, Utilities and Chemicals ». En juillet 2012, Colette Lewiner quitte la Direction du secteur « Energy, Utilities and Chemicals » pour devenir Conseillère Energie du Président de Capgemini. Elle a été cooptée au conseil d'administration de Crompton Greaves le 28 janvier 2013. Auteur du « Que sais-je » sur les centrales nucléaires et de multiples publications scientifiques, Colette Lewiner est Commandeur dans l'Ordre de la Légion d'Honneur et dans l'Ordre National du Mérite. La cooptation de Colette Lewiner en qualité de membre du conseil d'administration de GET SA a été ratifiée par l'assemblée générale du 26 avril 2012.

**Colette Neuville**

Colette Neuville, 76 ans, est licenciée en droit, lauréate de la Faculté de droit, diplômée de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, et diplômée d'Etudes supérieures (DES) d'Economie politique et de Sciences économiques. Elle a occupé les fonctions d'économiste pour l'OTAN, l'Office National des Irrigations (ONI) au Maroc et l'agence de bassin de Loire-Bretagne. Colette Neuville est présidente fondatrice de l'ADAM (Association de Défense des Actionnaires Minoritaires). Elle est membre du conseil d'administration d'Atos et de la Faider. Elle est également membre de la Commission « Epargnants et actionnaires minoritaires » de l'AMF. Depuis 2009, elle fait partie du Conseil de Gouvernance de l'école de Management (« MBA ») de l'université Panthéon Sorbonne et depuis 2011, de la commission des rémunérations de l'IFA (Institut Français des Administrateurs). Elle a rejoint le conseil d'administration de TNU le 15 décembre 2005. Elle est administrateur de GET SA depuis le 9 mars 2007, où elle assure la présidence du comité des nominations et des rémunérations et est membre du comité d'audit.

**Perrette Rey**

Perrette Rey, 70 ans, docteur en droit des affaires de Paris I, DES de gestion économique de Paris I, diplômée de l'Institut d'études politiques de Paris, de l'IAE et du CPA de Paris, a débuté sa vie professionnelle comme directrice commerciale de la SOVA, entreprise familiale de mécanique, métallurgie et fonderie, avant de créer sa société de conseil en organisation, gestion et informatique puis de diriger un organe de presse spécialisé dans l'informatique et la gestion. Rentrée en 1977 à la Chambre Syndicale des Banques Populaires, elle a successivement exercé les fonctions de stratégie, de direction du budget, des finances et de l'informatique, puis de conseiller du président du Groupe Banques Populaires. Elue en 1992 juge au tribunal de commerce de Paris, puis successivement président de chambre, vice-président, elle a été la première femme (et à ce jour depuis 450 ans la seule femme) à être élue président du tribunal de commerce de Paris, puis président de la Conférence Générale des tribunaux de commerce qui regroupe tous les tribunaux de commerce de France, de 2004 à 2008. Elle a présidé l'observatoire des difficultés des entreprises de la CCI de Paris Ile de France. Depuis 2008, elle est membre de la Commission des Participations et des Transferts. Elle a été cooptée au conseil d'administration de GET SA le 20 mars 2013.

**Robert Rochefort**

Robert Rochefort, 57 ans, membre du parlement européen comme député du sud-ouest de la France depuis juillet 2009, est diplômé de l'ENSAE, diplômé d'Etudes Supérieures en Sciences Economiques et Maître en Science Mathématiques. Il est économiste et sociologue, et ancien directeur général du CREDOC (Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie) de 1995 à 2009. Il a été membre du Conseil d'Analyse Economique et membre du conseil d'administration de la Croix Rouge française. Il est administrateur de BNP Paribas Personal Finance (Cetelem). Il a rejoint le conseil d'administration de TNU le 7 avril 2004. Il est administrateur de GET SA depuis le 9 mars 2007 et assure la présidence du comité d'audit.

**Henri Rouanet**

Henri Rouanet a été administrateur de GET SA du 9 mars 2007 au 29 février 2012. Diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris, Préfet de Région honoraire et Commandeur de la Légion d'Honneur, il a été Directeur du Cabinet du Ministre de la Santé et de la Sécurité sociale, Directeur de Cabinet du Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation Professionnelle, Préfet de la Région Limousin et Préfet de la Région Picardie, Directeur de la Sécurité civile au Ministère de l'Intérieur et de la Décentralisation et Président du Conseil National de la Protection Civile. Il est Vice-Président de l'Œuvre d'Ormesson et administrateur de France Parkinson. Il a rejoint le conseil d'administration de TNU le 4 mars 2005.

**Jean-Pierre Trotignon**

Jean-Pierre Trotignon, 62 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur des Ponts et Chaussées, titulaire d'un *Master of Science*, Berkeley. Directeur Général Adjoint d'Autoroutes du Sud de la France (1987-1992) et Directeur Général de la Compagnie Signature SA de 1992 à 1998, il a rejoint le groupe Caisse des Dépôts Développement (C3D) en 1998, où il a occupé successivement les fonctions de Directeur Général de la société Egis Projects S.A. (1998-2000), Président Directeur Général ISIS SA (1998-2001), *Amministratore Delegato* d'Egis Italia S.p. (2000-2001), puis Directeur Délégué Europe Continentale de Transdev SA (octobre 2001 à janvier 2003). De 1999 à 2003, parallèlement à ses fonctions chez C3D et UbiFrance, il fut Président du Port Autonome de Dunkerque. Après deux années en qualité de Directeur Général d'UbiFrance, il a rejoint Eurotunnel en août 2005, en qualité de *Chief Operating Officer*, où il a assumé la responsabilité de l'ensemble des services commerciaux, opérationnels et techniques de l'entreprise, en France et au Royaume-Uni, avant d'être nommé Directeur Général Délégué, de 2008 à 2009. Il a rejoint le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA en 2010 et assure la présidence du comité de sécurité et sûreté. Le 30 juin 2011, il est devenu administrateur d'une société suisse, BG Bonnard et Gardel Holding SA.

**Philippe Vasseur**

Philippe Vasseur, 69 ans, ancien ministre de l'Agriculture, de la Pêche et de l'Alimentation de 1995 à 1997, a été député du Pas-de-Calais à plusieurs reprises de 1986 à 2000, membre de la Commission des Finances de l'Assemblée nationale pendant toute la durée de son activité parlementaire, conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais entre 1992 et 1998 et maire de Saint-Pol-sur-Ternoise

(Pas-de-Calais). Ancien journaliste économique, il a démissionné de tous ses mandats politiques en 2000 pour retourner dans le privé où il exerce les fonctions de Président du Crédit Mutuel Nord Europe ainsi que différents mandats dans les sociétés contrôlées par le Crédit Mutuel Nord Europe (BCMME, Caisse de Lille-Liberté, La Française AM, Nord Europe Assurances, SDR Normandie). Il est également membre du conseil d'administration de Bonduelle et Président du « Réseau Alliances », qui fédère 200 entreprises du Nord-Pas-de-Calais engagées dans la responsabilité sociale et environnementale. Il a été élu Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Région Nord de France en 2011. Il est administrateur de GET SA depuis le 20 juin 2007.

#### Tim Yeo

Tim Yeo, 68 ans diplômé de l'université de Cambridge, est membre du parlement britannique (député du South Suffolk) et Président du Comité Energie et Changement Climatique de la Chambre des Communes ; il a été Ministre d'État de 1990 à 1994 en charge de la vie rurale et de l'environnement, puis membre du « *Shadow Cabinet* » de 1998 à 2005 en charge, notamment, du Commerce et de l'Industrie, de l'Environnement et des Transports. Administrateur d'ITI Energy Limited, Tim Yeo est *Chairman* d'AFC Energy PLC et TMO Renewables Limited. Il a également été Président Fondateur d'un organisme caritatif ayant repris la gestion d'un hôpital pour enfants handicapés « *Children's Trust* ». Il est administrateur de GET SA depuis le 20 juin 2007 et assure la présidence du comité stratégie et développement durable.

## 14.2. COMPOSITION DES COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Il a été institué un comité d'audit, un comité des nominations et des rémunérations, un comité de sécurité et sûreté, un comité stratégie et développement durable, ainsi qu'un comité d'éthique et de gouvernance, dont la composition et les modalités de fonctionnement sont décrites au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence.

## 14.3. DIRECTION GÉNÉRALE

#### Directeur général

La direction générale de GET SA est assurée par Jacques Gounon qui est, par ailleurs, Président du conseil d'administration.

Emmanuel Moulin, Directeur général adjoint, est en charge des directions corporate (Finances, Business Services, Juridique).

Michel Boudoussier, Directeur général adjoint, est en charge des opérations de la Concession. Dans cette fonction, lui rapportent la Direction Industrielle, la Direction Commerciale, les Ressources Humaines française et britannique, la Direction de la Sécurité et du Développement durable, la Direction du Réseau ferroviaire, et l'ensemble des équipes d'exploitation.

Pascal Sainson, Directeur général adjoint, est en charge du développement de l'activité de fret ferroviaire.

#### Composition du comité exécutif

Nom	Fonctions
Jacques Gounon	Président-directeur général
Michel Boudoussier	Directeur général adjoint – Concession
Patrick Etienne	Directeur Business Services
Emmanuel Moulin	Directeur général adjoint – Corporate
Pascal Sainson	Directeur général adjoint – Europorte
Jo Willacy	Directeur commercial

Le tableau ci-dessous présente la liste des sociétés, à l'exclusion des filiales de GET SA, dans lesquelles les membres du comité exécutif de GET SA ont exercé des fonctions de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou ont été associés commandités au cours des cinq dernières années, ainsi que les sociétés dans lesquelles ils exercent encore ce type de fonctions :

Nom	Fonctions	Société	Dates
Jacques Gounon	Les mandats de Jacques Gounon sont indiqués à la section 14.1 du présent document		
Michel Boudoussier	–	–	–
Patrick Etienne	–	–	–
Emmanuel Moulin	–	–	–
Pascal Sainson	Président	Calais Développement	2004 à 2010
	Vice-Président	Calais Promotion	2009 à 2010
	Président	Association pour la Promotion du Développement Economique Territorial	2009 à 2010
Jo Willacy	–	–	–

La biographie de chacun des membres du comité exécutif figure ci-dessous :

#### Jacques Gounon

La biographie de Jacques Gounon figure à la section 14.1 du présent Document de Référence.

#### Michel Boudoussier

Michel Boudoussier, 49 ans ancien élève de l'Ecole normale supérieure, Ingénieur du Corps des Mines, a rejoint Groupe Eurotunnel le 3 mai 2010, en tant que Directeur général adjoint, en charge des opérations du Tunnel sous la Manche. Michel Boudoussier spécialiste de l'activité ferroviaire, après différents postes au Ministère de l'Industrie, a rejoint en 1995 le cabinet du Ministre de l'Aménagement du Territoire, de la Ville et de l'Intégration. Michel Boudoussier a passé une grande partie de sa carrière à la SNCF, d'abord responsable du fret dans la région Lorraine. A partir de 2003, il a eu en charge la Direction régionale Normandie de la SNCF avant de devenir, en 2006, le directeur régional Nord – Pas-de-Calais de la SNCF. Depuis septembre 2008, Michel Boudoussier était responsable de la direction des Ressources Humaines de la Branche Infrastructure de la SNCF.

#### Patrick Etienne

Patrick Etienne, 52 ans a rejoint le Groupe Eurotunnel en 1992, après dix années passées au sein de l'Armement Naval SNCF. Responsable de la gestion des systèmes informatiques de ventes, il dirige à partir de 2000 le développement des activités internet du Groupe. Nommé en 2004 Directeur du projet de restructuration industrielle, il prend en charge la Direction des achats en 2005, puis en 2009 la Direction de la division Business Services qui, actuellement, regroupe les achats et l'informatique. Il dirige également le département de développement immobilier du Groupe. Il est Président des sociétés EuroSco SAS, Euro-Immo GET et SIFE (Société Immobilière et Foncière Eurotunnel). Il est membre du conseil d'administration de GET Elec Limited et d'ElecLink Limited depuis le 28 novembre 2011. Il assume la présidence de l'ensemble des sociétés Euro-TransManche et plus particulièrement de la société MyFerryLink SAS.

#### Emmanuel Moulin

Emmanuel Moulin, 44 ans, ancien élève de l'ENA, diplômé de l'Institut d'Etudes Politiques de Paris et de l'ESSEC a rejoint Groupe Eurotunnel le 28 août 2012, en tant que Directeur général adjoint, en charge du département corporate. Adjoint au bureau transports à la direction du Trésor de 1996 à 1998, puis au bureau trésorerie et politique monétaire de 1998 à 2000, il a été nommé administrateur suppléant à la Banque mondiale à Washington. Secrétaire général du Club de Paris de 2003 à 2005, il a intégré Citigroup Global Markets en 2006 en tant que banquier en charge du service public pour la France et la Belgique. Puis, en 2007, il a été nommé directeur adjoint du cabinet de Christine Lagarde, Ministre de l'Economie, des finances et de l'industrie, avant d'occuper de 2009 à 2012 les fonctions de conseiller économique du Président de la République.

**Pascal Sainson**

Pascal Sainson, 55 ans est Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile. Après un début de carrière à la Direction Générale de l'Aviation Civile de 1983 à 1986, il a été Responsable des Programmes et du Développement chez Air Littoral de janvier 1987 à août 1988, puis Directeur des Opérations Aériennes et Directeur des Programmes et de la Planification de la TAT European Airlines. Il a rejoint le Groupe en 1996 comme Directeur Services Delivery. Nommé au comité de direction en avril 2001, il a successivement occupé les postes de Directeur de la division Business Services, Directeur division Navettes, Directeur de la division exploitation, puis Directeur des opérations. Il assume la présidence de l'ensemble des sociétés françaises Europorte.

**Jo Willacy**

Jo Willacy, 49 ans est titulaire d'une maîtrise d'histoire contemporaine et d'économie de l'Université d'Oxford. Elle a successivement occupé les fonctions de Directeur Commercial à Hummingbird Helicopters de 1992 à 1994, puis de Directeur Associé au sein de Quadrant Consultants Ltd de 1994 à 2003. En avril 2003, Madame Willacy a rejoint le Groupe, en tant que Responsable Marketing avant d'être nommée Directeur Commercial de la division Passagers en novembre 2004, puis Directeur Commercial en 2007.

## 14.4. CONFLITS D'INTÉRÊTS AU NIVEAU DES ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

A la connaissance de GET SA, il n'existe pas de conflits d'intérêts potentiels entre les devoirs à l'égard de GET SA, de l'une des personnes visées aux sections 14.1, 14.2 et 14.3 du présent Document de Référence et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs.

GET SA a mis en place des mesures pour prévenir les conflits d'intérêt potentiels entre les administrateurs et GET SA, qui sont décrites au paragraphe 16.2.1 du présent Document de Référence.

## 14.5. INTÉRÊTS DES DIRIGEANTS DANS LE CAPITAL DE GET SA À LA DATE DU PRÉSENT DOCUMENT DE RÉFÉRENCE

Nom	Fonctions	Nombre d'Actions GET SA
Jacques Gounon	Président-directeur général	9 743
Philippe Camu	Membre du conseil d'administration	1 000
Patricia Hewitt	Membre du conseil d'administration	1 000
Hugues Lepic	Membre du conseil d'administration	1 000
Peter Levene	Membre du conseil d'administration	2 000
Colette Lewiner	Membre du conseil d'administration	1 000
Colette Neuville	Membre du conseil d'administration	5 182
Robert Rochefort	Membre du conseil d'administration	5 800
Jean-Pierre Trotignon	Membre du conseil d'administration	1 667
Philippe Vasseur	Membre du conseil d'administration	1 000
Tim Yeo	Membre du conseil d'administration	*1 024

\* Tim Yeo détient également 10 981 CDI d'actions.

Conformément aux préconisations du Code Afep / Medef, l'article 16 des statuts a été modifié en 2012 pour porter de 100 à 1 000 le nombre d'Actions dont les administrateurs doivent être titulaires au cours de leur mandat.



Perrette Rey, cooptée par le conseil d'administration du 20 mars 2013 procédera à l'acquisition du nombre d'Actions prévu dans les statuts dans les délais requis.

## 14.6. DÉCLARATIONS CONCERNANT LES ORGANES D'ADMINISTRATION

À la date du présent Document de Référence, il n'existe aucun lien familial entre n'importe lequel des membres du conseil d'administration ou du comité exécutif.

Par ailleurs, à la date du présent Document de Référence, aucun membre du conseil d'administration ou du comité exécutif :

- n'a fait l'objet d'une condamnation pour fraude prononcée au cours des cinq dernières années ;
- n'a été associé à une faillite, mise sous séquestre ou liquidation au cours des cinq dernières années ;
- n'a fait l'objet d'une incrimination ou d'une sanction publique officielle prononcée par une autorité statutaire ou réglementaire au cours des cinq dernières années.

À la connaissance de GET SA, aucun mandataire social n'a été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance d'un émetteur ou d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur au cours des cinq dernières années.

## 14.7. COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION

Le Comité de Coordination de la Concession, assure les fonctions de l'organe commun prévu à l'article 18 du Contrat de Concession. Le Comité de Coordination de la Concession a notamment pour mission, conformément aux stipulations du Contrat de Concession, de :

- coordonner l'exploitation et l'entretien de la Liaison Fixe ; et
- représenter les Concessionnaires auprès de la ClG pour tout ce qui touche à l'exploitation de la Liaison Fixe.

Les membres du Comité de Coordination de la Concession sont les suivants :

- Jacques Gounon ;
- Michel Boudoussier ; et
- Emmanuel Moulin.

# 15. REMUNERATIONS ET AVANTAGES

15.1.	MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION VERSÉE (Y COMPRIS TOUTE RÉMUNÉRATION CONDITIONNELLE OU DIFFÉRÉE) ET AVANTAGES EN NATURE OCTROYÉS PAR GET SA ET SES FILIALES AUX DIRIGEANTS DE GET SA	78
15.1.1	La rémunération du Président-directeur général	78
15.1.2	Jetons de présence	83
15.2.	MONTANT TOTAL DES SOMMES PROVISIONNÉES OU CONSTATÉES PAR AILLEURS PAR GET SA ET SES FILIALES AUX FINS DU VERSEMENT DE PENSIONS, DE RETRAITES OU D'AUTRES AVANTAGES	84

## 15.1. MONTANT DE LA RÉMUNÉRATION VERSÉE (Y COMPRIS TOUTE RÉMUNÉRATION CONDITIONNELLE OU DIFFÉRÉE) ET AVANTAGES EN NATURE OCTROYÉS PAR GET SA ET SES FILIALES AUX DIRIGEANTS DE GET SA

Les principes et les règles arrêtés par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux sont décrits ci-après.

Le conseil d'administration, sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations, a souhaité que la politique de rémunération du Président-directeur général, mandataire dirigeant social, soit simple qu'elle présente une certaine continuité dans le temps et soit cohérente avec la politique salariale du Groupe et de rémunération de l'encadrement. Le conseil d'administration a décidé qu'elle doit favoriser la performance sur le long terme au niveau de l'ensemble des enjeux de l'entreprise, stratégiques, sociaux, sociétaux et environnementaux et non pas uniquement des enjeux financiers. Dans la logique de la recommandation européenne du 30 avril 2009, les critères de performance de la rémunération variable du Président-directeur général sont été fixés de manière à favoriser la performance sur le long terme.

### 15.1.1 LA RÉMUNÉRATION DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

La rémunération du Président-directeur général, Jacques Gounon, décidée par le conseil d'administration sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, est constituée d'une partie fixe et d'une partie variable.

#### **Partie fixe :**

La partie fixe de la rémunération du Président-directeur général est restée inchangée en 2012, à un montant brut annuel de 450 000 euros. Observant que cette partie fixe n'a pas évolué depuis 2008, alors que, dans le même temps, les salaires dans l'entreprise avaient chaque année fait l'objet d'une augmentation collective, sur la base de l'inflation, le conseil d'administration du 20 mars 2013 a décidé de revaloriser la rémunération fixe du Président-directeur général en tenant compte, pour lui aussi, de l'inflation subie en France et en Angleterre depuis 2008. La rémunération brute annuelle du Président-directeur général a ainsi été portée de 450 000 euros à 500 000 euros à compter du 1<sup>er</sup> avril 2013.

#### **Partie variable :**

La partie variable de la rémunération est plafonnée à 100 % de la partie fixe et elle est liée à la réalisation de critères de performance.

Pour 2012, le conseil d'administration avait décidé, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, de reconduire les deux critères financiers retenus pour 2011, chacun comptant pour 25 % :

- résultat net de l'année par comparaison avec le résultat net prévu au budget (correction faite d'éléments exceptionnels) : 25 % ;
- cash flow opérationnel par comparaison avec le cash-flow opérationnel prévu au budget (correction faite d'éléments exceptionnels) : 25 %.

Le conseil d'administration avait d'autre part, arrêté les trois critères opérationnels suivants :

- Poursuite de l'amélioration du *yield* du service Navettes Camions (revenu généré par la vente du service de transport par Navettes Camions), tout en préservant, voire en améliorant la part de marché de ce service : 12,5 %.
- Capacité d'innovation de l'entreprise :
  - stratégie en matière d'innovation et création de projets : 15 % ;
  - interaction avec l'environnement externe : 10 % ;
- Poursuite du renforcement de l'équipe dirigeante et de direction : 12,5 %.

Par délibération du 20 mars 2013, le conseil d'administration a apprécié la performance du Président-directeur général par comparaison du résultat obtenu avec les indicateurs cibles ci-dessus et fixé la part variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012, à 450 000 euros (450 000 euros en 2011).

Pour 2013, le conseil d'administration a agréé la proposition du comité des nominations et des rémunérations sur les critères de rémunération variable du Président-directeur général et a décidé de reconduire les deux critères financiers retenus depuis 2010, chacun comptant pour 25 % et de préserver une proportion de 50 % assise sur des critères extra financiers, de façon à ce que les critères de

performance couvrent l'ensemble des enjeux de l'entreprise. Dans une approche de développement à long terme, le conseil d'administration a retenu les enjeux suivants : l'activité Navettes Camions, Europorte, la RSE et la capacité d'innovation :

Critères financiers :

- résultat net consolidé de l'année par comparaison avec le résultat net prévu au budget (correction faite d'éléments exceptionnels) : (25 %) ;
- cash-flow opérationnel consolidé par comparaison avec le cash-flow opérationnel prévu au budget (correction faite d'éléments exceptionnels) : (25 %) ;

Critères opérationnels :

- maintien du revenu de l'activité Navettes Camions : 12,5 % ;
- Europorte : réorientation opérationnelle en ligne avec le budget : 12,5 % ;
- capacité d'innovation : stratégie en matière d'innovation et création de projets : 12,5 % ;
- RSE : qualité du dialogue social au service de la performance : 12,5 %.

Le plafond de la rémunération variable reste égal à 100 % du salaire de base, soit à ce jour, 500 000 euros.

La rémunération variable du Président-directeur général est modulée comme suit en fonction du pourcentage de réalisation de l'objectif budgétaire concerné :

- 50 % du maximum à partir de 80 % de la réalisation de l'objectif ;
- 60 % du maximum à partir de 85 % de la réalisation de l'objectif ;
- 80 % du maximum à partir de 90 % de la réalisation de l'objectif ;
- 90 % du maximum à partir de 95 % de la réalisation de l'objectif ;
- 100 % du maximum à partir de 100 % de la réalisation de l'objectif ;
- 110 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 110 % de la réalisation de l'objectif ;
- 120 % du maximum (bonus exceptionnel) à partir de 120 % de la réalisation de l'objectif.

Les objectifs cibles quantitatifs pour 2013 ont été arrêtés sur la base du budget prévisionnel du Groupe, tel qu'examiné par le conseil d'administration. Le niveau de réalisation requis pour ces critères quantitatifs a été établi de manière précise et pour des raisons de confidentialité ne peut être rendu public.

Les modalités de rémunération de Jacques Gounon, telles que visées ci-dessus au titre de ses fonctions au sein des sociétés de Groupe Eurotunnel, resteront applicables jusqu'à décision ultérieure du conseil d'administration de GET SA sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations.

Pour l'exercice 2012, Jacques Gounon a bénéficié d'une indemnité pour usage de véhicule personnel qui représente un montant de 540 livres par mois, soit un montant annuel de 7 970 euros (2011 : 6 480 livres ou 7 439 euros sur la base du taux de change du compte de résultat de l'exercice 2011).

Jacques Gounon touche des jetons de présence au titre de son mandat d'administrateur de GET SA (voir le tableau du paragraphe 15.1.2 ci-dessous).

Le Président-directeur général ne bénéficie pas de retraite à prestations définies. A l'instar des cadres employés en France par Groupe Eurotunnel, le Président-directeur général bénéficie, sur la partie française de ses rémunérations, du régime supplémentaire de retraite ouvert à tous les cadres d'ESGIE au delà de la tranche B des rémunérations ; ce régime de retraite, dont le groupe des bénéficiaires est plus large que le cercle des dirigeants mandataires sociaux, n'est pas un régime à prestations définies. C'est un régime collectif à cotisations définies, qui, sur les bases actuelles, conférerait au Président-directeur général une rente de 2 342 euros brut par an, dans l'hypothèse d'un départ en retraite à 65 ans.

Sur la partie française et anglaise de sa rémunération, le Président-directeur général bénéficie, du régime de base et d'un régime complémentaire de retraite. En 2012, les cotisations à ce régime de retraite complémentaire se sont élevées à 17 905 euros (2011 : 17 403 euros) au titre de la part salariale et à 29 012 euros (2011 : 28 198 euros) au titre de la part patronale. En 2012, les cotisations au régime de retraite supplémentaire se sont élevées, au titre de la part salariale, à 1 455 euros (2011 : 1 414 euros) sur un total de 12 395 euros pour l'ensemble des salariés concernés (2011 : 12 864 euros) et, au titre de la part patronale, à 5 820 euros (2011 : 5 656 euros), sur un total de 49 580 euros (2011 : 51 456 euros) pour l'ensemble des intéressés.

Le Président-directeur général est couvert par le contrat de prévoyance, ainsi que par celui de la police individuelle accidents, des salariés de GET SA.

Dans le cadre des dispositions légales et réglementaires régissant les attributions d'options (notamment les articles L. 225-177 et suivants du Code de commerce), l'assemblée générale mixte de la société qui s'est tenue le 26 mai 2010, dans sa résolution numéro 25, a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société Groupe Eurotunnel SA et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à 38 mois à compter de la date de ladite assemblée générale.

En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a approuvé un plan d'options d'actions et procédé, à des attributions, le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

Le conseil d'administration a veillé, pour chacune de ces attributions, à ce que l'attribution au Président-directeur général ne dépasse pas 10 % de l'ensemble des attributions d'options.

### **Plan 2010 d'options conditionnelles**

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 16 juillet 2010 à Jacques Gounon, Président-directeur général 116 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice est établi à 6,42 euros.

Le conseil d'administration, lors de ses réunions du 21 juillet 2011 et du 20 juillet 2012 a constaté l'accomplissement des conditions de performance des options attribuées le 16 juillet 2010. Dès lors, seule la condition de présence devra être appréciée conformément à l'article 4.1 du Règlement lors du 4<sup>ème</sup> anniversaire.

Les conditions de performance internes et externes étaient les suivantes :

- 50 % des options : (i) la décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SA de distribuer un dividende ; et (ii) la réalisation d'un EBITDA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté au règlement :
  - pour 25 % des options, sur la base des comptes 2010, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2011 s'est prononcée ;
  - pour 25 % des options, sur la base des comptes 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 s'est prononcée.
- 50 % des options : la progression de l'Action GET SA au moins égale à la performance de l'indice boursier SBF 120®, sur la base des cours d'ouverture respectifs à la date d'attribution (16 juillet 2010) et à l'expiration d'une période de douze mois consécutifs :
  - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2010 au 15 juillet 2011 ;
  - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2011 au 15 juillet 2012.

### **Plan 2011 d'options conditionnelles**

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 21 juillet 2011 à Jacques Gounon, Président-directeur général 130 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice est établi à 7,52 euros.

Le conseil d'administration a arrêté ainsi qu'il suit, les critères de performance interne et externe, en reprenant ce qui a été fait dans le plan 2010 :

- 50 % des options : décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SA de distribuer un dividende et réalisation d'un EBITDA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté dans le plan :
  - pour 25 % des options consenties, sur la base des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 s'est prononcée ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 20 juillet 2012, a constaté l'accomplissement de cette condition de performance ; et
  - pour 25 % des options consenties, sur la base des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2013 se sera prononcée.
- Pour 50 % des options consenties, progression de l'Action au moins égale à la performance de l'indice boursier SBF 120®, sur la base de leur cours d'ouverture respectif à la date d'attribution des options et sur une période de 12 mois consécutifs :
  - pour 25 % des options sur la période du 21 juillet 2011 au 20 juillet 2012 ; le conseil d'administration, lors de sa réunion du 20 juillet 2012, a constaté que cette condition de performance n'est pas atteinte ; et
  - pour 25 % des options consenties, à la réunion du conseil d'administration suivant immédiatement le second anniversaire de la date d'attribution, sur la base des cours constatés sur la période du 21 juillet 2012 au 20 juillet 2013.

Le conseil d'administration a veillé à ce que l'attribution au Président-directeur général n'excède pas 10 % de l'attribution totale.

**Plan 2012 d'options conditionnelles**

Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a attribué le 20 juillet 2012, à Jacques Gounon, Président-directeur général 137 000 options conditionnelles.

Au-delà des prescriptions légales, le conseil d'administration est convenu, comme pour les plans antérieurs, que le prix d'exercice ne pourrait être inférieur :

- à la moyenne des cours constatés pour les actions de la société sur NYSE EURONEXT pendant les 20 derniers jours de bourse précédant le jour où les options d'achat d'actions sont consenties ;
- à la moyenne des trois derniers mois précédant le jour où les options d'actions sont consenties ;
- à la moyenne des cours de rachat des actions détenues en autocontrôle par la société à la date d'attribution, conformément aux articles L. 225-208 et L. 225-209 du Code de commerce.

Le prix d'exercice s'établit à 6,33 euros.

Les conditions de performance internes et externes, sont les suivantes :

- 50 % des options : (i) la décision de l'assemblée générale des actionnaires de GET SA de distribuer un dividende et, (ii) la réalisation d'un EBITDA, tel qu'enregistré dans les comptes annuels consolidés, pour l'exercice considéré, d'un montant au moins égal au montant arrêté au règlement.

Le conseil d'administration appréciera le respect de cette condition de performance :

- pour 25 % des options, sur la base des comptes 2012, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2013 se sera prononcée,
- pour 25 % des options, sur la base des comptes 2013, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2014 se sera prononcée.
- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : la progression de l'Action de GET SA en fonction de l'évolution de l'indice boursier SBF 120®, l'évolution de l'Action GET SA devant être au moins égale à la performance de cet indice ou de tout autre indice qui viendrait à s'y substituer. L'évolution est à apprécier sur la base des cours d'ouverture respectifs à la date d'attribution et à l'expiration d'une période de douze mois consécutifs :
  - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 20 juillet 2012 au 19 juillet 2013,
  - pour 25 % des options, sur la base des cours constatés sur la période du 20 juillet 2013 au 19 juillet 2014.

Le conseil d'administration a veillé à ce que l'attribution d'options au Président-directeur général, ne dépasse pas 10 % de l'ensemble des attributions d'options. Le règlement de ce plan interdit le recours à tout instrument de couverture des options ainsi attribuées.

**Politique de conservation des titres**

Conformément à l'article L. 225-185 du Code de commerce, le conseil d'administration a décidé que Jacques Gounon, dirigeant mandataire social conservera pendant la durée de son mandat, 50 % des Actions issues de la levée des options attribuées au titre des différents plans. Par ailleurs, il est précisé que Jacques Gounon ne recourt pas à des opérations de couverture de risque concernant les options d'achat d'Actions qui lui ont été attribuées par GET SA.

**TABEAU DE SYNTHÈSE DES RÉMUNÉRATIONS ET DES OPTIONS ET ACTIONS : JACQUES GOUNON, PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL**

	<b>Exercice 2012</b>	<b>Exercice 2011</b>
Montants brut en euros		
Rémunérations dues au titre de l'exercice	900 000	900 000
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	291 810	349 700
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
<b>Total</b>	<b>1 191 810</b>	<b>1 249 700</b>

TABLEAU RÉCAPITULATIF DES RÉMUNÉRATIONS : JACQUES GOUNON PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL

Montants brut en euros	2012		2011	
	dus <sup>(1)</sup>	versés <sup>(2)</sup>	dus <sup>(1)</sup>	versés <sup>(2)</sup>
Rémunération fixe	450 000	450 084 <sup>(3)</sup>	450 000	450 354 <sup>(3)</sup>
Rémunération variable	450 000	455 127 <sup>(5)(3)</sup>	450 000	447 168 <sup>(3)</sup>
Rémunération exceptionnelle	N/A	N/A	N/A	N/A
Jetons de présence	57 000	39 900 <sup>(4)</sup>	56 625	42 469 <sup>(4)</sup>
Avantages en nature	7 970	7 970	7 439	7 439
<b>Total</b>	<b>964 970</b>	<b>953 081</b>	<b>964 064</b>	<b>947 430</b>

<sup>(1)</sup> Montants dus au titre de l'exercice.

<sup>(2)</sup> Montants payés au cours de l'exercice.

<sup>(3)</sup> Montant en tout ou partie versé en livres et dont la contrevaletur retraitée ci-dessus en euros au taux de change du compte de résultat, reflète les variations du cours de change au cours de l'exercice, les montants effectivement versés sur la base du taux de change effectif au moment considéré correspondant aux montants dus.

<sup>(4)</sup> Après imputation du prélèvement libératoire de 30 %.

<sup>(5)</sup> Rémunération variable au titre de 2011.

#### OPTIONS DE SOUSCRIPTION OU D'ACHAT D'ACTIONS ATTRIBUÉES DURANT L'EXERCICE À JACQUES GOUNON PAR L'ÉMETTEUR ET PAR TOUTE SOCIÉTÉ DU GROUPE

N° et date du plan	20 juillet 2012	21 juillet 2011	16 juillet 2010
Nature des options (achat ou souscription)	achat	achat	achat
Valorisation des options selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	2,13 euros	2,69 euros	2,02 euros
Nombre d'options attribuées durant l'exercice	137 000	130 000	116 000
Prix d'exercice	6,33 euros	7,52 euros	6,42 euros
Période d'exercice	juillet 2016 – juillet 2022	juillet 2015 – juillet 2021	juillet 2014 – juillet 2020

#### OPTIONS DE SOUSCRIPTION OU D'ACHAT D'ACTIONS LEVÉES DURANT L'EXERCICE PAR JACQUES GOUNON

N° et date du plan	N/A
Valorisation des options selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	N/A
Nombre d'options attribuées durant l'exercice	N/A
Prix d'exercice	N/A
Période d'exercice	N/A

#### ACTIONS DE PERFORMANCE ATTRIBUÉES DURANT L'EXERCICE À JACQUES GOUNON PAR L'ÉMETTEUR ET PAR TOUTE SOCIÉTÉ DU GROUPE

N° et date du plan	N/A
Nombre d'actions attribuées durant l'exercice	N/A
Valorisation des actions selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	N/A
Date d'acquisition	N/A
Date de disponibilité	N/A

## ACTIONS DE PERFORMANCE DEVENUES DISPONIBLES DURANT L'EXERCICE POUR JACQUES GOUNON

N° et date du plan	N/A
Nombre d'actions devenues disponibles durant l'exercice	N/A
Conditions d'acquisition	N/A
Année d'attribution	N/A

## DIRIGEANTS MANDATAIRES SOCIAUX

	Contrat de travail GET SA		Régime de retraite supplémentaire		Indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la cessation ou du changement de fonctions		Indemnités relatives à une clause de non concurrence	
	Oui	Non <sup>(*)</sup>	Oui <sup>(*)</sup>	Non	Oui	Non <sup>(*)</sup>	Oui	Non
J. Gounon Président-directeur général 2007 à 2012		X	X			X		X

\* Hors minimaux légaux britanniques. Contrat de travail ESL de droit anglais par effet de la loi (section 16.7 ci-après).

## 15.1.2 JETONS DE PRÉSENCE

Les administrateurs de GET SA perçoivent des jetons de présence.

Les règles de répartition des jetons de présence ont été décidées par le conseil d'administration. Les principes fixés sont qu'ils se composent d'une partie fixe et d'une partie variable proportionnelle à la participation des administrateurs aux séances du conseil d'administration et des comités et que les présidents des comités bénéficient d'une partie fixe complémentaire. Partie fixe et partie variable sont payées mensuellement.

Le montant total des jetons de présence au titre de l'exercice 2012 de GET SA à ses administrateurs s'élève à un montant de 529 125 euros (2011 : 530 125 euros), ainsi que détaillé dans le tableau ci-dessous :

EN EUROS	2012	2011
Jacques Gounon	57 000	56 625
Philippe Camu	40 500	39 000
Patricia Hewitt	40 500	38 250
Hugues Lepic	40 500	40 500
Peter Levene	31 000	N/A
Colette Lewiner	40 500	26 000
Colette Neuville	57 750	59 250
Robert Rochefort	58 500	59 250
Jean-Pierre Trotignon	56 875	49 875
Philippe Vasseur	41 250	41 250
Tim Yeo	52 500	51 000
Autres administrateurs plus en fonction à la date du présent Document de Référence	12 250	69 125
<b>Total</b>	<b>529 125</b>	<b>530 125</b>



Par ailleurs, comme l'ensemble des mandataires sociaux personnes physiques de Groupe Eurotunnel, les mandataires sociaux de GET SA bénéficient, au titre de leur fonction, de la couverture de l'assurance responsabilité civile dite « *Directors and Officers* ».

### 15.2. MONTANT TOTAL DES SOMMES PROVISIONNÉES OU CONSTATÉES PAR AILLEURS PAR GET SA ET SES FILIALES AUX FINS DU VERSEMENT DE PENSIONS, DE RETRAITES OU D'AUTRES AVANTAGES

Jacques Gounon ne bénéficie d'aucune indemnité spécifique de départ en retraite.

# 16. FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1.	<i>DIRECTION GÉNÉRALE</i>	86
16.1.1	<i>Directeur général et directeurs généraux délégués</i>	86
16.1.2	<i>Comité exécutif</i>	87
16.2.	<i>CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	87
16.2.1	<i>Composition et organisation du conseil d'administration</i>	87
16.2.2	<i>Activité du conseil d'administration</i>	91
16.2.3	<i>Comités du conseil d'administration</i>	93
16.3.	<i>AUTO-ÉVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION</i>	97
16.4.	<i>PRINCIPES ET RÈGLES DE DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION ET DES AVANTAGES DE TOUTE NATURE ACCORDÉS AUX MANDATAIRES SOCIAUX</i>	98
16.5.	<i>LIMITATIONS DES POUVOIRS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL</i>	98
16.6.	<i>CONTRATS DE SERVICE ENTRE LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION ET GET SA</i>	98
16.7.	<i>OPÉRATIONS SUR TITRES DES DIRIGEANTS</i>	99
16.8.	<i>COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION</i>	99
16.9.	<i>PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES</i>	99
16.9.1	<i>Introduction</i>	99
16.9.2	<i>Procédures de contrôle interne</i>	100
16.9.3	<i>Procédures de gestion des risques</i>	108
16.10.	<i>GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE</i>	110
16.11.	<i>PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE</i>	110

Le préambule ci-dessous, les sections 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.9, 16.10, et 16.11, les éléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique listés à la rubrique n° 25 de la table de réconciliation figurant en annexe V du présent Document de Référence, constituent le rapport du Président du conseil d'administration de GET SA prévu à l'article L. 225-37 du Code de commerce.

En application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, le Président du conseil d'administration a établi le 20 mars 2013 un rapport afin de rendre compte :

- de la composition, des conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration ;
- des principes et règles arrêtés par le comité des nominations et des rémunérations et par le conseil d'administration pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux ;
- des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par GET SA ;
- des limitations éventuelles apportées aux pouvoirs du Directeur général ;
- du code de gouvernement d'entreprise auquel GET SA se réfère ; ainsi que
- des modalités particulières relatives à la participation des actionnaires à l'assemblée générale.

Le code de gouvernement d'entreprise auquel se réfère GET SA est le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées, établi par l'Association française des entreprises privées (AfeP) et le Mouvement des entreprises de France (Medef) (*Code AfeP/Medef*).

Le Président-Directeur Général a mandaté la secrétaire du conseil d'administration pour rassembler les éléments constitutifs du présent rapport, qui a été établi en intégrant les contributions de plusieurs directions, dont notamment, la direction financière, la direction du contrôle financier, l'audit interne et la direction juridique.

Le présent rapport a été communiqué aux Commissaires aux comptes et soumis à la Direction Générale qui le juge conforme aux dispositifs existants dans le Groupe. Sur recommandation du comité d'audit, le conseil d'administration l'a approuvé le 20 mars 2013.

## 16.1. DIRECTION GÉNÉRALE

### 16.1.1 DIRECTEUR GÉNÉRAL ET DIRECTEURS GÉNÉRAUX DÉLÉGUÉS

---

La direction générale de GET SA est assumée par le Président du conseil d'administration, sans changement dans la structure de gouvernance, avec une organisation à conseil d'administration sans dissociation des fonctions de président et directeur général.

Le maintien des fonctions unifiées, se justifie essentiellement par le souci de favoriser une plus grande efficacité et une réactivité accrue du mode de gouvernance, liées à l'historique particulier de l'entreprise et dans un contexte de conjoncture économique sensible et dans l'environnement réglementaire, concurrentiel et de marché incertain issu de la crise financière. Le maintien de fonctions unifiées s'effectue dans le cadre du respect des règles de bonne gouvernance, auxquelles GET SA a toujours été attaché. En effet, le caractère bi-national de l'entreprise s'est traduit très tôt par la mise en place, dans le Groupe de standards de gouvernance exigeants qui permettent de préserver les intérêts de l'ensemble des actionnaires et un équilibre dans les débats et au sein des structures de gouvernance : le conseil d'administration est composé d'une majorité d'administrateurs indépendants ; il a créé cinq comités ; certains comités du conseil (le comité d'audit et le comité des nominations et des rémunérations) sont entièrement composés d'administrateurs indépendants. Le Président-directeur général est assisté des trois directeurs généraux adjoints. Par ailleurs, dans un souci renforcé de promouvoir au sein du Groupe les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique, le conseil d'administration a créé le 28 janvier 2013, un comité éthique et de gouvernement d'entreprise, dont les attributions sont précisées au paragraphe 16.2.3 du présent document. La structure de gouvernance et la question de la dissociation font l'objet d'une question spécifique du questionnaire d'auto-évaluation du conseil d'administration.

Le conseil d'administration fixe la durée des fonctions du Directeur général, sans que celle-ci puisse excéder la durée de son mandat de Président.

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de GET SA. Il exerce ces pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux assemblées et au conseil d'administration. Le Directeur général délégué est appelé à exercer auprès du Directeur général une mission d'assistance. A l'égard des tiers, le Directeur général délégué est un organe de la direction au même titre que le Directeur général lui-même : il dispose, conformément à l'article L. 225-56, II-al.2 du Code de commerce, des mêmes pouvoirs que le Directeur général.

Il représente GET SA dans ses rapports avec les tiers. GET SA est engagée même par les actes du Directeur général qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des

circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve. Les dispositions des statuts ou les décisions du conseil d'administration limitant les pouvoirs du Directeur général sont inopposables aux tiers.

Le nombre maximum des directeurs généraux délégués ne peut dépasser trois. En 2012, GET SA n'a pas nommé de Directeur général délégué.

Nul ne peut être nommé Directeur général ou Directeur général délégué s'il est âgé de plus de 65 ans. Si le Directeur général ou le Directeur général délégué en fonction atteint la limite d'âge, il est réputé démissionnaire d'office.

Le Directeur général est révocable à tout moment par le conseil d'administration. Il en est de même sur la proposition du Directeur général, des directeurs généraux délégués.

Lorsque le Directeur général cesse ou est empêché d'exercer ses fonctions, les directeurs généraux délégués conservent, sauf décision contraire du conseil, leurs fonctions et leurs attributions jusqu'à la nomination du nouveau Directeur général.

### 16.1.2 COMITÉ EXÉCUTIF

GET SA est doté d'un comité exécutif, composé des personnes dont les noms figurent à la section 14.3 ci-dessus. Le comité exécutif est présidé par le Président directeur général. Il se réunit régulièrement pour suivre les performances et les résultats du Groupe et ajuster, si nécessaire, sa stratégie industrielle. Le comité exécutif joue un rôle de coordination des services et s'assure du bon fonctionnement de l'ensemble du Groupe.

## 16.2. CONDITIONS DE PRÉPARATION ET D'ORGANISATION DES TRAVAUX DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

### 16.2.1 COMPOSITION ET ORGANISATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

#### a) Membres du conseil d'administration

A la date du présent Document de Référence, le conseil d'administration de GET SA est composé de onze administrateurs. Le 20 mars 2013, le conseil d'administration, sur recommandation du comité des nominations et des rémunérations, après réflexion sur l'équilibre et la diversité de sa composition, et afin de renforcer encore la féminisation du conseil d'administration, a décidé de porter à quatre, le nombre de femmes membres du conseil d'administration, soit à plus de 36 % du conseil d'administration, en conformité avec la loi du 27 janvier 2011, relative à la représentation équilibrée des femmes et des hommes au sein des conseils.

La taille du conseil d'administration n'a pas été modifiée, une taille limitée permettant d'instaurer de vrais débats et d'assurer une prise de décision claire et rapide, d'autant mieux qu'il réunit des administrateurs fortement engagés dans leur fonction, indépendants d'esprit et qui apportent à l'entreprise une large diversité de compétences, d'expériences et d'expertises (industrielles, managériales, financières, sociales, scientifiques,...), ainsi que des profils variés.

La part des administrateurs étrangers est de 36 %. L'âge moyen des administrateurs est de 64 ans.

L'expertise et l'expérience complémentaire des différents membres du conseil d'administration sont un atout pour le Groupe. Ces administrateurs apportent à l'entreprise une complémentarité d'expériences et de compétences industrielles, managériales, financières, scientifiques et une diversité de profils : répartition hommes/femmes, âges et nationalités.

Les administrateurs sont nommés, renouvelés dans leurs fonctions ou révoqués par l'assemblée générale des actionnaires.

Pendant toute la durée de leurs fonctions, les administrateurs doivent chacun être propriétaires d'un nombre d'Actions porté, conformément aux préconisations du Code Afep/Medef, de 100 à 1 000 par la quatorzième résolution votée par l'assemblée générale du 26 avril 2012. Si, au jour de sa nomination, un administrateur n'est pas propriétaire d'au moins 1000 Actions ou si, au cours de son mandat, il cesse d'en être propriétaire, il est réputé démissionnaire d'office s'il n'a pas régularisé sa situation dans les délais légaux ou réglementaires.

En cas de vacance d'un ou plusieurs sièges d'administrateur, le conseil d'administration peut, entre deux assemblées générales, procéder à des nominations, à titre provisoire dans les conditions prévues par l'article L. 225-24 du Code de commerce.

L'administrateur nommé en remplacement d'un autre exerce ses fonctions pour le temps restant à courir du mandat de son prédécesseur. Afin d'assurer la continuité, la cohésion et la qualité du travail au sein du conseil d'administration, GET SA a prévu des conditions d'accueil visant à favoriser l'intégration des nouveaux administrateurs : visite de site pour faciliter l'initiation aux métiers de l'entreprise, dossier sur les données économiques/financières, documents fondateurs du Groupe, et possibilité également, de participer à des formations externes.

La durée des fonctions des administrateurs est de quatre années. Elles prennent fin à l'issue de la réunion de l'assemblée générale ordinaire appelée à statuer sur les comptes de l'exercice écoulé et tenue dans l'année au cours de laquelle expire leur mandat.

Lors de l'assemblée générale du 26 mai 2010, les actionnaires ont voté les modifications statutaires nécessaires à la mise en place du renouvellement échelonné des mandats, conformément à l'article 12 du Code Afep/Medef, et ce, sans affecter la durée des mandats en cours. Depuis, le conseil d'administration se renouvelle par moitié (arrondi, le cas échéant, au nombre entier inférieur), de façon échelonnée tous les deux ans, de sorte que le renouvellement porte à chaque fois sur une partie des membres du conseil d'administration.

Après examen de leur situation personnelle par le Comité des nominations et des rémunérations, le conseil d'administration a considéré que répondaient aux critères d'indépendance définis par le Code Afep Medef : Colette Lewiner, Colette Neuville, Patricia Hewitt, Perrette Rey, Robert Rochefort, Philippe Vasseur, Tim Yeo et Peter Levene, soit huit administrateurs sur onze (72 %). Le conseil d'administration est donc, composé d'une majorité d'administrateurs indépendants conformément aux dispositions du Code Afep/Medef.

Tout membre sortant est rééligible. Toutefois le nombre d'administrateurs, personnes physiques, et de représentants permanents de personnes morales, âgés de plus de 75 ans, ne pourra, à l'issue de chaque assemblée générale ordinaire annuelle appelée à statuer sur les comptes sociaux, dépasser le tiers (arrondi, le cas échéant, au nombre entier supérieur) des administrateurs en exercice, l'administrateur concerné le plus âgé étant réputé démissionnaire d'office.

### **b) Président du conseil d'administration**

Le conseil d'administration nomme parmi ses membres un Président qui exerce ses fonctions pendant toute la durée de son mandat d'administrateur, à moins que le conseil ne fixe une durée moindre. Le Président doit être une personne physique.

Le Président du conseil d'administration représente le conseil d'administration. Il dirige et organise les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de GET SA et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leur mission.

La limite d'âge pour l'exercice des fonctions de Président du conseil d'administration est fixée à 70 ans accomplis. Les fonctions de Président cesseront à la date de l'assemblée générale ordinaire statuant sur les comptes de l'exercice au cours duquel la limite d'âge sera atteinte. Toutefois, le conseil d'administration pourra maintenir le Président en fonction ou renouveler son mandat, pour de nouvelles périodes annuelles, dans la limite de cinq.

En cas d'empêchement temporaire ou de décès du Président, le conseil d'administration peut déléguer un administrateur dans les fonctions de Président. En cas d'empêchement temporaire, cette délégation est donnée pour une durée limitée. Elle est renouvelable. En cas de décès, elle vaut jusqu'à la nomination du nouveau Président. Le comité des nominations et des rémunérations a décidé de conduire une réflexion et de veiller à la mise en place d'une procédure de préparation des plans de succession des dirigeants mandataires sociaux en cas de vacance imprévisible.

### **c) Réunion du conseil d'administration**

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige et, au minimum, trois fois par an, sur convocation du Président ou de l'administrateur désigné le cas échéant pour suppléer le Président, soit au siège social, soit en tout autre endroit désigné par celui qui le convoque. Toutefois, des administrateurs constituant au moins le tiers des membres du conseil d'administration, et le cas échéant le Directeur général, peuvent demander au Président de convoquer le conseil sur un ordre du jour déterminé si celui-ci ne s'est pas réuni depuis plus de deux mois.

Les réunions du conseil d'administration se tiennent en français avec une traduction libre en anglais. Les documents remis aux administrateurs pour les réunions du conseil, ainsi que les procès verbaux sont établis en français avec une traduction libre en anglais.

### **d) Quorum**

La présence effective de la moitié au moins des administrateurs en exercice est nécessaire pour la validité des délibérations. Le règlement intérieur du conseil d'administration prévoit que sont réputés présents au sens de l'article L. 225-37 du Code de commerce pour le calcul du quorum et de la majorité, les administrateurs qui participent à la réunion du conseil d'administration par des moyens de

visioconférence ou de télécommunication permettant leur identification et garantissant leur participation effective selon les dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Cette disposition n'est pas applicable pour l'adoption des décisions prévues aux articles L. 232-1 et L. 233-16 du Code de commerce.

#### e) Règles de majorité

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents ou représentés, la voix du Président étant prépondérante en cas d'égalité.

#### f) Pouvoirs

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité de GET SA et veille à leur mise en œuvre. Sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de GET SA et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent dans l'intérêt de tous ses actionnaires.

Dans les rapports avec les tiers, GET SA est engagée même par les actes du conseil d'administration qui ne relèvent pas de l'objet social, à moins qu'elle ne prouve que le tiers savait que l'acte dépassait cet objet ou qu'il ne pouvait l'ignorer compte tenu des circonstances, étant exclu que la seule publication des statuts suffise à constituer cette preuve.

Le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Chaque administrateur reçoit toutes les informations et documents nécessaires à l'accomplissement de sa mission dans les conditions, notamment de confidentialité, précisées au règlement intérieur.

Le conseil d'administration peut décider la création de comités chargés d'étudier les questions que lui-même ou son Président soumet, pour avis, à leur examen. Il fixe la composition et les attributions de ces comités qui exercent leur activité sous sa responsabilité ainsi que, le cas échéant, la rémunération de leurs membres.

Le conseil d'administration décide ou autorise l'émission d'obligations dans les conditions de l'article L. 228-40 du Code de commerce, sauf si l'assemblée générale décide d'exercer cette faculté.

#### g) Droits, information et déontologie des administrateurs (Charte Ethique, Règlement intérieur, code de bonne conduite)

GET SA a pour ambition d'agir dans le respect des lois et des réglementations en vigueur dans les pays où le Groupe est présent. Le conseil d'administration s'attache à promouvoir dans le Groupe les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique et se préoccupe de la diffusion des principes éthiques au sein du Groupe. Sous l'égide du conseil d'administration, le Groupe a décidé, après l'avoir revue, d'étendre à l'ensemble des entités ayant rejoint le Groupe, la politique d'éthique déjà en place au sein de la Concession. Cette démarche a été formalisée par la mise en place d'une Charte Ethique Groupe. La Charte Ethique s'adresse à tous les salariés du Groupe. Elle concerne également tous les dirigeants et mandataires sociaux.

Le conseil d'administration a adopté un règlement intérieur, dont l'objet est de compléter les règles légales, réglementaires et statutaires, afin de préciser le rôle et les modalités de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités, en particulier au regard des principes édictés par le Code Afep/Medef.

Le règlement intérieur s'accompagne d'une charte de l'administrateur qui précise les droits ou devoirs de chaque administrateur, notamment en matière de conflits d'intérêts. Au titre de cette charte, chaque administrateur s'engage à exercer ses fonctions avec indépendance, intégrité, loyauté et professionnalisme. Le règlement intérieur est également complété d'un code de bonne conduite sur les opérations sur titres à fin de prévention des délits d'initiés. La première partie du code de bonne conduite reprend les principes déontologiques essentiels et la deuxième partie présente les mesures préventives applicables.

Le règlement intérieur couvre, en particulier, la composition du conseil d'administration et les critères d'indépendance des administrateurs, les missions et compétence du conseil d'administration, l'information des administrateurs et le règlement intérieur de chacun des comités. Le règlement intérieur est revu régulièrement et, le cas échéant, complété ou modifié.

Les principales stipulations de ce règlement intérieur sont décrites ci-dessous.

#### *Rôle du conseil d'administration*

En charge de l'administration de GET SA, dans le cadre de ses obligations légales et statutaires, le conseil d'administration :

- se prononce sur la désignation ou la révocation du Président-directeur général, choisit le mode d'organisation (unicité ou dissociation) des fonctions de Président et de Directeur général ;

- définit la stratégie et examine régulièrement les orientations stratégiques de GET SA et du groupe composé de GET SA et des entités qu'elle consolide dans ses comptes, ses projets d'investissement, de désinvestissement ou de restructuration interne, la politique générale de Groupe Eurotunnel en matière de ressources humaines, en particulier sa politique de rémunération, de participation et d'intéressement du personnel, procède annuellement à l'appréciation des performances de la direction générale de l'entreprise et est consulté sur le recrutement des membres du comité exécutif ;
- approuve toute convention conclue, directement ou indirectement, entre un administrateur de GET SA et GET SA ou l'une de ses filiales ;
- délibère sur les opérations stratégiques majeures par voie d'acquisitions ou cessions de participations ou d'actifs, sur les accords de partenariat, d'alliance ou de coopération en matière de recherche, de développement, d'industrie et de commerce et, d'une façon générale, sur toute opération ou sur tout engagement susceptible d'affecter significativement la situation financière ou opérationnelle de Groupe Eurotunnel ;
- est tenu informé par son Président et par ses comités de tous les événements significatifs concernant la marche des affaires, la situation financière et la trésorerie de GET SA et de Groupe Eurotunnel ;
- arrête les objectifs annuels de performance du Président-directeur général, du directeur financier et du directeur chargé de l'exploitation ; et
- veille à la bonne information des actionnaires et du public, notamment par le contrôle qu'il exerce sur les informations données par l'entreprise ; à ce titre il définit la politique de communication de GET SA en ce qui concerne le rythme de publication des informations financières relatives à Groupe Eurotunnel.

### *Membres du conseil d'administration*

- Chaque administrateur doit consacrer le temps et l'attention nécessaires à l'exercice de son mandat et participer aux réunions du conseil d'administration et du ou des comités dont il est membre.
- Le conseil d'administration doit être composé d'administrateurs choisis pour leur compétence et leur expérience au regard de l'activité de Groupe Eurotunnel.
- Les membres du conseil d'administration peuvent assister à des formations sur les spécificités de l'entreprise, son ou ses métiers et son secteur d'activité, que GET SA organise spontanément ou à la demande du conseil d'administration.
- Le montant global maximum des jetons de présence a été fixé par l'assemblée générale mixte des actionnaires du 20 juin 2007. Le montant et la répartition des jetons de présence, conformément à l'article 18 du Code Afep/Medef, qui tient compte du niveau des responsabilités encourues, comprend une part variable tenant compte (i) de la participation effective de chaque administrateur aux réunions du conseil d'administration et à celles de ses comités et (ii) des présidences de comités ou des missions éventuellement confiées aux administrateurs.
- Tout administrateur est tenu de communiquer à l'Autorité des marchés financiers et à GET SA les acquisitions, cessions, souscriptions ou échanges d'instruments financiers émis par GET SA ainsi que les transactions opérées sur des instruments financiers qui leur sont liés dans les conditions prévues par la réglementation applicable.
- Les obligations des administrateurs sont celles décrites au Code Afep/Medef. Notamment, avant d'accepter ses fonctions, chaque administrateur doit s'assurer qu'il a pris connaissance des obligations générales ou particulières de sa charge. Il doit notamment prendre connaissance de la loi applicable, des statuts de GET SA et du règlement intérieur du conseil d'administration qui s'impose à lui, dans toutes ses stipulations.
- Tout administrateur a l'obligation de faire part au conseil d'administration de toute situation de conflit d'intérêts, même potentiel, entre lui et GET SA ou Groupe Eurotunnel et doit, lorsqu'il ne s'agit pas d'une délibération sur une convention courante conclue à des conditions normales, s'abstenir de participer au vote des délibérations du conseil d'administration correspondantes.
- Tout administrateur doit participer à la détermination des orientations de l'activité de Groupe Eurotunnel et veiller à leur mise en œuvre. Il doit exercer une surveillance appropriée de la gestion de Groupe Eurotunnel.
- L'intégralité des dossiers des séances du conseil d'administration, et des informations recueillies pendant ou en-dehors des séances du conseil d'administration sont confidentiels sans aucune exception, indépendamment du point de savoir si les informations recueillies ont été présentées comme confidentielles ; l'administrateur doit se considérer comme astreint à un véritable secret qui excède la simple obligation de discrétion.
- Outre cette obligation de confidentialité, les administrateurs s'engagent à ne pas s'exprimer publiquement, en qualité d'administrateur, sur un quelconque sujet concernant Groupe Eurotunnel, lié ou non aux délibérations du conseil d'administration, sauf accord préalable du Président.
- Tout administrateur s'oblige à respecter toutes les règles boursières destinées à prévenir tout abus de marché préjudiciable aux intérêts ou à l'image de Groupe Eurotunnel.

### *Fonctionnement, moyens de visioconférence ou de télécommunication*

Le rapport annuel comprend chaque année un exposé sur l'activité et le fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités au cours de l'exercice écoulé, conformément à l'article 10 du Code Afep/Medef.

Le règlement intérieur du conseil d'administration indique que les administrateurs peuvent participer aux réunions par tous les moyens autorisés par la loi ou par les statuts, y compris par des moyens de visioconférence ou de télécommunication à condition que ces moyens de visioconférence ou de télécommunication (i) transmettent au moins la voix des participants et (ii) remplissent des caractéristiques techniques permettant la retransmission continue et simultanée des délibérations.

#### *Information des administrateurs*

Le président ou le directeur général communique à chaque administrateur les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission, dans les conditions de confidentialité décrites au règlement intérieur.

#### *Comités*

Le conseil d'administration peut constituer des comités spécialisés temporaires ou permanents, qui sont composés d'administrateurs qu'il nomme, au nombre minimum de trois et au nombre maximum de cinq et dont il désigne le président.

Le conseil d'administration a constitué un comité d'audit, un comité des nominations et rémunérations, un comité de sécurité et sûreté, un comité stratégie et développement durable et un comité éthique et gouvernement d'entreprise, dont le fonctionnement est décrit au paragraphe 16.2.3 du présent Document de Référence.

#### *Administrateurs indépendants*

Parmi les administrateurs, au moins la moitié doit avoir la qualité d'administrateur indépendant, au sens et selon les critères du Code Afep/Medef.

Un administrateur dispose de la qualité d'administrateur indépendant s'il satisfait aux critères suivants :

- ne pas être salarié ou mandataire social de GET SA, salarié ou administrateur de sa société mère ou d'une société qu'elle consolide et ne pas l'avoir été au cours des cinq années précédentes ;
- ne pas être mandataire social d'une société dans laquelle GET SA détient directement ou indirectement un mandat d'administrateur ou dans laquelle un salarié désigné en tant que tel ou un mandataire social de la société (actuel ou l'ayant été depuis moins de cinq ans) détient un mandat d'administrateur ;
- ne pas être (ou être lié directement ou indirectement) client, fournisseur, banquier d'affaire, banquier de financement :
  - significatif de GET SA ou de son Groupe ;
  - ou pour lequel GET SA ou son Groupe représente une part significative de l'activité ;
- ne pas avoir de lien familial proche avec un mandataire social ;
- ne pas avoir été auditeur de l'entreprise au cours des cinq années précédentes ; et
- ne pas être administrateur de l'entreprise depuis plus de douze ans.

S'agissant des administrateurs représentant des actionnaires importants de la société, ils peuvent être considérés comme indépendants dès lors qu'ils ne participent pas au contrôle de la société.

Le conseil d'administration est tenu de vérifier, au moins annuellement, que les administrateurs ou candidats aux postes d'administrateurs remplissent les critères d'indépendance énumérés ci-dessus. Après examen de leur situation personnelle par le comité des nominations, le conseil d'administration a considéré le 20 mars 2013, que répondaient aux critères d'indépendance définis par le Code Afep/Medef : Colette Neuville, Patricia Hewitt, Perrette Rey, Peter Levene, Colette Lewiner, Robert Rochefort, Philippe Vasseur et Tim Yeo.

Jacques Gounon, Président-directeur général, Jean-Pierre Trotignon précédemment Directeur général délégué, en tant qu'exécutifs, ne sont pas considérés comme indépendants. Philippe Camu, représentant The Goldman Sachs Group Inc., l'actionnaire de référence de la Société, est considéré comme ne répondant pas aux critères du Code Afep/Medef définissant l'administrateur indépendant.

Les administrateurs indépendants sont ainsi au nombre de 8 sur 11 au 20 mars 2013 (soit 72 % des administrateurs en fonction contre 63 % en 2011). Plus de la moitié des administrateurs sont indépendants conformément aux dispositions du Code Afep/Medef. Cette situation, qui permet d'assurer une diversité et un équilibre des expériences et des compétences des administrateurs, est conforme à la proportion de moitié, prévue par le Code Afep/Medef.

## 16.2.2 ACTIVITÉ DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

En 2012, le conseil d'administration a tenu 10 réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs a, par séance, été de 93 %.



## ASSIDUITÉ AUX SÉANCES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION EN 2012

Séances du conseil	Nombre de séances	Présence en séance
Jacques Gounon	10	10
Philippe Camu	10	9
Patricia Hewitt	10	9
Hugues Lepic	10	8
Peter Levene	5	4
Colette Lewiner	10	8
Colette Neuville	10	10
Robert Rochefort	10	10
Henri Rouanet	4	4
Jean-Pierre Trotignon	10	10
Philippe Vasseur	10	10
Tim Yeo	10	9

Il convient de relever la participation forte des membres du conseil tout au long de l'exercice. Cette fréquence et ce taux de participation constituent le premier élément objectif permettant d'offrir l'assurance que, sur l'exercice 2012, le conseil d'administration a été mis en position de pouvoir pleinement jouer son rôle et prendre les décisions stratégiques qui convenaient pour l'évolution de GET SA.

En 2012, outre les autorisations financières et juridiques, les activités du conseil d'administration se sont réparties principalement entre les sujets suivants : stratégie, comptes, gouvernement d'entreprise et corporate.

Dans le cadre des projets de développement, le conseil d'administration a examiné différents projets, dont l'acquisition de certains actifs de la société SeaFrance et l'organisation de l'activité maritime en découlant. Il a suivi les développements du projet de passage de deux câbles à haute tension en courant continu dans le tunnel de service, ainsi que l'opération visant à réaliser l'aménagement de certains terrains du Groupe pour permettre la création d'une plaine de loisir qui générerait de l'activité économique à la sortie du Tunnel.

Le conseil d'administration a également suivi, au cours de l'exercice, la politique de l'entreprise en matière de sécurité et sûreté.

Au cours de l'exercice 2012, le conseil d'administration a arrêté les comptes au 31 décembre 2011 et établi les comptes semestriels au 30 juin 2012. Le conseil d'administration a procédé à l'examen du budget 2013 pour l'ensemble des activités et suivi l'évolution des filiales Europorte et des activités maritimes. Lors de ces réunions, le conseil d'administration a notamment examiné et délibéré sur la marche des affaires et la revue de la cartographie des risques du Groupe.

En ce qui concerne le gouvernement d'entreprise, le conseil d'administration au cours de l'exercice 2012, a procédé à son auto-évaluation ; il a revu la qualification d'indépendance des administrateurs et a coopté, en remplacement d'Henri Rouanet, Peter Levene comme nouvel administrateur et membre du comité stratégie et développement durable. Le conseil d'administration a approuvé le rapport du Président sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice 2011. Le conseil d'administration, sur recommandations du comité des nominations et des rémunérations a déterminé la rémunération variable du Président-directeur général au titre de l'exercice 2011 et a fixé les objectifs quantitatifs et opérationnels de détermination de la partie variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice 2012.

Le conseil d'administration a procédé à une attribution gratuite d'actions à l'ensemble des salariés du Groupe (hors dirigeants) et à une attribution au bénéfice des dirigeants et certains cadres, de stock options assorties de conditions de performances présentées au chapitre 15.

Le conseil d'administration a :

- constaté l'exercice des Bons 2007 au 31 décembre 2011 et mis à jour le capital social de l'émission des Actions nouvelles ;
- décidé de renouveler le programme de rachat d'Actions ;
- décidé d'affecter à l'objectif d'annulation 10 572 129 Actions détenues au titre du programme de rachat d'Actions, tel qu'autorisé par l'assemblée des actionnaires et procédé à la réduction corrélative du capital social.

Entre le début de l'année et la date d'arrêt des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2012, soit le 20 mars 2013, le conseil d'administration a tenu trois réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur les travaux d'arrêt des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2012, l'examen du rapport du Président

établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, les rapports du conseil d'administration à l'assemblée générale, l'auto-évaluation du conseil d'administration et la détermination de la part variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice 2012. Le 20 mars 2013, le conseil d'administration a coopté Perrette Rey en qualité d'administrateur, en remplacement d'Hugues Lepic, administrateur démissionnaire.

### 16.2.3 COMITÉS DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à la possibilité qui lui est offerte en vertu de l'article 22 des statuts, le conseil d'administration a constitué un comité d'audit, un comité des nominations et rémunérations, un comité de sécurité et sûreté, un comité stratégie et développement durable, ainsi qu'un comité éthique et gouvernement d'entreprise, destinés à l'assister dans sa mission d'administration de GET SA et dont les modalités de fonctionnement sont régies par le règlement intérieur du conseil d'administration et de ses comités. Chaque comité est doté d'un président.

#### Comité d'audit

Le comité d'audit est composé de trois membres choisis parmi les administrateurs autres que le Président du conseil d'administration, dont deux au moins parmi les administrateurs indépendants, conformément à l'article 14.1 du Code Afep/Medef. Le conseil d'administration désigne, parmi les membres du comité d'audit, un administrateur qui assure les fonctions de président du comité d'audit. L'un des membres au moins du comité d'audit doit présenter « *des compétences particulières en matière financière ou comptable* » et être « *indépendant* » et les membres du comité d'audit, autres que l'expert, doivent disposer de compétences minimales en matière financière et comptable à défaut d'expertise en la matière.

Le comité d'audit est composé de Robert Rochefort (président), Colette Lewiner et Colette Neuville.

Le comité compte deux tiers de femmes et, dans un souci de renforcement du rôle des administrateurs indépendants, tous les membres du comité sont des administrateurs indépendants. GET SA est en conformité avec la disposition du Code Afep/Medef relative à la présence de deux tiers d'administrateurs indépendants.

Le président du comité, au regard de son expérience professionnelle (ancien Directeur général du CREDOC, le Centre de Recherche pour l'Etude et l'Observation des Conditions de vie, président du comité d'audit de GET SA depuis 2007, membre de plusieurs comités et conseils dont le Conseil scientifique des statistiques, Directeur du département des statistiques de la Caisse nationale d'assurance maladie), sa formation académique (diplômé d'études supérieures en sciences économiques et maître en sciences mathématiques) et ses connaissances spécifiques utiles aux travaux du comité, dispose de compétences particulières en matière financière et comptable.

En outre, tous les membres du comité disposent de compétences en matière financière et comptable, de par leur formation et leur expérience professionnelle, permettant ainsi, de couvrir un large et riche spectre de domaines, comme le confirme leur parcours professionnel (chapitre 14 du présent Document de Référence).

Le comité d'audit se réunit au moins quatre fois par an, sur convocation de son président.

Le comité d'audit a pour mission :

- D'assurer le suivi du processus d'élaboration de l'information comptable et financière ; le comité d'audit examine, avant leur présentation au conseil d'administration, les comptes sociaux et consolidés, ainsi que les budgets et prévisions ; le comité d'audit revoit l'information comptable et financière et en particulier les comptes en s'interrogeant sur la traduction comptable des événements importants ou des opérations complexes (acquisitions ou cessions significatives, restructurations, opérations de couverture, existence d'entités *ad hoc*, provisions importantes...) qui ont eu une incidence sur les comptes de l'entreprise ; d'assurer le suivi de l'information financière.
- Le comité d'audit est informé de l'architecture d'ensemble des systèmes permettant d'élaborer l'information comptable et financière ; lorsque l'information financière est issue d'un processus comptable elle doit être cohérente avec l'information comptable produite ; si elle n'est pas issue d'un processus comptable, le comité d'audit doit s'assurer que l'information provient d'un processus suffisamment structuré et organisé pour permettre de juger de la qualité et de la fiabilité de cette information (indicateurs de performance non normés, plan de restructuration...).
- D'assurer le suivi du contrôle légal des comptes par les commissaires aux comptes. Le comité d'audit échange avec les commissaires aux comptes et examine leurs conclusions afin de prendre connaissance des principales zones de risques ou d'incertitudes sur les comptes annuels ou consolidés. Le comité d'audit examine les principaux éléments ayant un impact sur l'approche d'audit (périmètre de consolidation, opérations d'acquisitions cessions, options comptables, nouvelles normes appliquées, opérations importantes...) et les risques significatifs relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, identifiés par les commissaires aux comptes.

- D'assurer le suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques : le comité d'audit veille à l'existence des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, et à leur déploiement et s'assure que les faiblesses identifiées donnent lieu à des actions correctrices. Cela vise les risques ayant fait l'objet d'une traduction comptable et ceux identifiés par les systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et pouvant avoir une incidence sur les comptes ; pour cette mission, le comité d'audit peut prendre connaissance des résultats des travaux de l'audit interne et/ou de l'audit externe réalisés sur ces sujets. Le comité d'audit n'intervient ni dans la mise en œuvre desdits systèmes, ni des actions correctrices, du ressort de la direction générale.
- D'assurer le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes : le comité est en charge de piloter la sélection et le renouvellement des commissaires aux comptes en s'appuyant le cas échéant sur une procédure d'appel d'offres, de formuler un avis sur le montant des honoraires sollicités par ces derniers et émettre une recommandation sur les commissaires aux comptes proposés à la désignation par l'assemblée générale.

Le comité d'audit s'est réuni six fois en 2012 ; le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 94 %.

Lors de l'arrêté des comptes, le comité d'audit entend les commissaires aux comptes et la présentation des comptes faite par la direction financière. Des présentations plus détaillées sont faites par d'autres cadres ou intervenants externes sur certains sujets, notamment le contrôle interne et la gestion des risques. Il a rendu compte au conseil d'administration de ses travaux.

Au cours de l'année 2012, le comité d'audit a examiné, avant leur présentation au conseil d'administration, les projets de comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2011, les projets de comptes semestriels et a soumis au conseil d'administration son avis sur ces projets de comptes. Dans ce cadre, le comité d'audit a examiné le traitement comptable des opérations significatives de l'exercice, les méthodes comptables, le périmètre de consolidation et les principaux éléments de la communication financière relative aux comptes. Il a entendu du responsable de l'audit interne, la présentation de l'activité de l'audit interne pour 2011. Il a passé en revue les procédures d'identification, de suivi et de gestion des risques et du contrôle interne, procédé à la revue des risques et analysé la cartographie des risques 2011 et examiné les risques financiers et opérationnels significatifs. Il a considéré le plan d'audit interne pour 2012.

Entre le début de l'année et le 20 mars 2013, le comité d'audit a tenu trois réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur l'examen du projet des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2012, le traitement comptable des opérations significatives de l'exercice, les méthodes comptables. Le comité s'est prononcé en faveur du renouvellement du mandat des commissaires aux comptes. Il a effectué le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes. Il a passé en revue les procédures d'identification, de suivi et de gestion des risques et du contrôle interne, procédé à la revue des risques et analysé la cartographie des risques 2012 et examiné les risques financiers et opérationnels significatifs. Il a considéré le plan d'audit interne pour 2013.

### **Comité des nominations et des rémunérations**

Le comité des nominations et des rémunérations est composé de quatre membres choisis parmi les administrateurs autres que le Président du conseil d'administration, dont deux au moins parmi les administrateurs indépendants. Le conseil d'administration désigne, parmi les membres du comité des nominations et des rémunérations, un administrateur qui assure les fonctions de président du comité.

Le comité des nominations et des rémunérations a été composé de Colette Neuville (présidente), Philippe Vasseur, Robert Rochefort et Hugues Lepic jusqu'au 20 mars 2013, date à laquelle Hugues Lepic a quitté le Conseil d'administration. La présidence de ce comité a été confiée à un administrateur indépendant, dans un souci de renforcement du rôle des administrateurs indépendants.

Les membres du comité des nominations et des rémunérations :

- ne doivent pas avoir d'intérêts financiers personnels dans les décisions du comité des nominations et des rémunérations, autres que ceux d'un administrateur et d'un membre du comité des nominations et des rémunérations ; et
- ne doivent pas avoir de relations croisées avec un administrateur dirigeant de GET SA, qui pourraient laisser penser qu'ils se sont mis d'accord pour augmenter leurs salaires respectifs.

S'agissant de la sélection des nouveaux administrateurs, ce comité a la charge de faire des propositions au conseil d'administration. Le comité des nominations et des rémunérations peut également proposer la nomination ou la révocation du Président-directeur général, ou la nomination ou le licenciement du directeur financier ou du directeur chargé de l'exploitation ainsi que la nomination de leur successeur.

Le comité des nominations et des rémunérations s'est réuni à six reprises en 2012. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 96 %.

Lors de ces réunions, le comité des nominations et des rémunérations a préparé la fixation par le conseil d'administration de la rémunération des dirigeants sociaux. Il a arrêté les critères objectifs financiers et opérationnels de détermination de la rémunération

variable du Président-directeur général, à proposer au conseil d'administration. Le comité a examiné et approuvé le compte rendu établi au chapitre 15 du projet de document de référence de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Le comité a également préparé le projet, voté par l'assemblée générale mixte du 28 avril 2011, d'une attribution uniforme de 310 actions gratuites par salarié à chacun des salariés du Groupe, soit les salariés de GET SA et des sociétés et groupements d'intérêt économique qui lui sont liés au sens de l'article L. 225-197-2 du Code de commerce, le Président-directeur général et les autres membres de la direction générale (comité exécutif) du Groupe ayant renoncé au bénéfice de cette attribution uniforme.

Le comité a procédé à la revue de l'indépendance des membres du conseil d'administration.

Le comité a préparé les décisions soumises aux débats et aux votes du conseil d'administration et a préparé la nomination de Peter Levene, en remplacement d'Henri Rouanet.

Le comité a également participé à la sélection du nouveau Directeur général adjoint *Corporate*, E. Moulin.

Entre le début de l'année et le 20 mars 2013, le comité des nominations et des rémunérations a tenu trois réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de 100 %. Ces réunions ont notamment porté sur l'examen du compte rendu, dans le rapport du Président, des principes et règles arrêtés pour déterminer les rémunérations et avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux, la détermination du montant de la rémunération variable du Président-directeur général au titre de l'exercice 2012, la fixation des critères de détermination de la rémunération variable du Président-directeur général pour 2013 et la composition du conseil d'administration et plus particulièrement, de la nomination de Perrette Rey en qualité d'administrateur. Le comité s'est attaché à proposer au conseil d'administration, une personnalité répondant aux critères requis pour le siège à pourvoir et pouvant contribuer à apporter à l'entreprise une complémentarité de compétence, d'expérience et de profil.

#### **Comité de sécurité et sûreté**

Le comité de sécurité et sûreté est composé d'un maximum de cinq administrateurs nommés par le conseil d'administration, dont le Président-directeur général. Le Directeur général adjoint (Concession), le directeur sécurité et développement durable, le directeur de sûreté et gestion de crise et le directeur des affaires publiques participent également aux réunions de cette instance, dans sa formation plénière. D'autres dirigeants et responsables peuvent être invités à participer à ce comité selon l'ordre du jour.

Au cours de l'exercice 2012 et jusqu'au 29 février 2012, le comité de sécurité et sûreté a été composé d'Henri Rouanet (président), Jacques Gounon, Patricia Hewitt et Jean-Pierre Trotignon. Après le départ d'Henri Rouanet à l'issue de la réunion du 29 février 2012, Jean-Pierre Trotignon a été nommé président du comité de sécurité et de sûreté. Depuis, le comité de sécurité et sûreté est composé de Jean-Pierre Trotignon (président), Jacques Gounon et Patricia Hewitt.

Lors de ses réunions trimestrielles sur l'exploitation de la Concession, le comité de sécurité et sûreté reçoit des rapports sur ses deux domaines de compétence, dont ceux émanant, des départements opérationnels. Il se réunit une fois par semestre, en formation restreinte, pour Europorte.

Les managers concernés, de leur propre initiative ou celle du comité de sécurité et sûreté peuvent rencontrer ce comité, hors la présence des dirigeants de GET SA. Par ailleurs, par autorisation spéciale du Président du conseil d'administration, les directeurs et autres managers, dont les fonctions relèvent des champs de compétence du comité de sécurité et sûreté, peuvent rencontrer le président du comité de sécurité et sûreté.

Le comité de sécurité et sûreté examine toutes les questions qui concernent la sécurité et la sûreté de l'exploitation de la Concession et des activités des filiales de fret ferroviaire, et, plus généralement, prend dans le champ de ses compétences, toute initiative à soumettre au conseil d'administration tendant à améliorer les niveaux actuels de performance de l'entreprise, notamment à travers l'actualisation des stratégies de gestion des risques, des règles de sécurité, des documents opérationnels et tous autres dispositifs qui concourent à la sécurité.

Ce comité s'est réuni à cinq reprises en 2012. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de plus de 93 %. La sécurité et la sûreté étant un sujet primordial pour Groupe Eurotunnel, le conseil d'administration a introduit dès 2007, la possibilité de renforcer le fonctionnement du comité de sécurité et de sûreté par la création de sous-groupes de travail. Au cours de l'année 2012, les sous-groupes de travail se sont réunis 17 fois.

Au cours de cette année, l'activité du comité de sécurité et sûreté, dans sa formation plénière, s'est articulée autour des points suivants :

Sur le segment de la Liaison Fixe, le comité assure le suivi de certain indicateurs de sécurité collective et de sécurité individuelle, ainsi que les taux de fréquence et de gravité accidents du travail. Au cours de l'année 2012, le comité a suivi les études relatives aux

procédures d'évacuation des trains de passagers plus courts que les trains de la longueur des actuels Eurostar. Le SDIS 62 ayant dénoncé la convention le liant à Groupe Eurotunnel en février 2012, le comité s'est impliqué dans les travaux relatifs aux nouvelles conventions et a veillé à la continuité des prestations avec la mise en place d'un remplacement le 1 janvier 2013. Le comité s'assure de l'efficacité des mesures de prévention des incendies et a suivi le processus de validation des stations SAFE, mises en service en novembre 2011 avec l'accord du comité de sécurité de la CIG et qui ont été formellement validées par la CIG en février 2012. Le comité a également suivi la mise en œuvre des programmes de simplification et de rénovation du matériel roulant, dont les travaux sur les superstructures en forme de « pagode ».

En matière de sûreté, le comité exerce un suivi des intrusions des étrangers en situation irrégulière cherchant à passer en Grande-Bretagne et participe à la mise en place du Plan de Sûreté Opérateur, qui vient d'être approuvé par le Préfet du Pas de Calais, avec notamment, la mise en service du nouveau système de contrôle d'accès aux terminaux et aux installations de Groupe Eurotunnel (utilisant notamment la biométrie pour l'accès aux zones les plus sensibles).

Sur le segment Europorte, le comité (en formation restreinte) suit la situation et les actions d'Europorte en matière de sécurité ; les actions menées en faveur de la sécurité sont essentiellement des actions de formation et de sensibilisation.

Entre le début de l'année et le 20 mars 2013, le comité s'est réuni une fois le 24 janvier 2013, en réunion plénière, avec une assiduité de 100 %.

### **Comité stratégie et développement durable**

Le comité stratégie et développement durable examine toutes les questions qui concernent les orientations stratégiques et environnementales de la société ou du Groupe et en rend compte au conseil d'administration.

Dans son volet stratégie, le comité intervient dans les domaines suivants :

- orientations stratégiques de GET SA et du Groupe,
- opérations significatives d'acquisition ou de cession, accords de partenariat stratégiques,
- opérations importantes de restructuration interne,
- opérations se situant hors de la stratégie annoncée de GET SA ou du Groupe,
- opérations de financement significatives ou susceptibles de modifier substantiellement la structure financière de GET SA ou du Groupe.

Dans sa dimension développement durable, ce comité, créé dans le prolongement de la politique initiée de longue date, en matière d'hygiène, sécurité, environnement, a pour mission d'examiner les performances de GET SA et du Groupe en matière d'environnement et orientations stratégiques destinées à promouvoir la gestion environnementale, préserver les ressources naturelles et limiter les impacts de l'activité de GET SA et du Groupe, sur l'environnement.

Le comité stratégie et développement durable est composé d'un maximum de quatre administrateurs nommés par le conseil. Le président-directeur général de GET SA est membre du comité. Le comité stratégie et développement durable se réunit au moins une fois par semestre, sur convocation de son président. Ce comité peut inviter, en fonction de l'ordre du jour, les personnes dédiées aux questions liées au développement durable dans les métiers et les représentants de plusieurs directions fonctionnelles de GET SA, du Groupe ou filiales de fret ferroviaire.

Ce comité est composé de Tim Yeo, président, Philippe Camu, Peter Levene et Jacques Gounon. Le 26 avril 2012, Peter Levene a rejoint ce comité, en remplacement de Philippe Vasseur qui, souhaitant limiter sa participation à un seul comité, s'est retiré du comité stratégie et développement durable, pour mieux se consacrer aux travaux du comité des nominations et des rémunérations. Le comité stratégie et développement durable s'est réuni cinq fois en 2012. Le taux d'assiduité des administrateurs a été de 95 %.

Dans sa dimension stratégique, le comité a plus particulièrement considéré en 2012, différents développements potentiels en matière de fret ferroviaire en Grande-Bretagne, suivi l'avancement du projet de passage de deux câbles à haute tension en courant continu dans le tunnel de service, avec une capacité d'interconnexion d'environ 500/1000 MW entre la France et l'Angleterre, examiné les développements du projet d'acquisition de trois ferries.

Dans sa dimension environnementale, le comité a contribué à la formalisation de la politique RSE du Groupe, comme indiqué au chapitre 17 ci-après et a examiné le « plan vert » du Groupe qui fixe la priorité environnementale d'un programme pluriannuel en matière de développement durable, structuré autour des thèmes employés dans la stratégie globale d'Eurotunnel en matière de responsabilité sociale des entreprises et détaillant les objectifs et exigences de chaque proposition.

Entre le début de l'année et le 20 mars 2013, le comité s'est réuni une fois le 7 mars 2013, avec une assiduité de 75 %.

**Comité d'éthique et de gouvernement d'entreprise (anciennement comité des présidents)**

Afin de permettre au conseil d'administration de promouvoir dans le Groupe les meilleures pratiques de gouvernance et d'éthique, le conseil d'administration a mis en place le 28 janvier 2013, un nouveau comité, le comité d'éthique et de gouvernement d'entreprise, pour exercer notamment les missions suivantes :

- Développer et recommander au conseil d'administration les principes de gouvernement d'entreprise applicables à la société et en suivre la mise en œuvre ;
- Veiller au respect de l'éthique et débattre dans ce domaine de toute question que le conseil d'administration (ou son président) renverrait à son examen.

Le comité éthique et gouvernement d'entreprise, qui remplace le comité des présidents, est composé de l'ensemble des présidents de comité, soit à ce jour, cinq administrateurs. Le président-directeur général de GET SA assure la présidence de ce comité. Le comité se réunit, sur convocation de son président. Ce comité peut inviter, en fonction de l'ordre du jour, les personnes dédiées aux questions liées à l'éthique et le gouvernement d'entreprise et les représentants de plusieurs directions fonctionnelles de GET SA, du Groupe ou filiales.

Ce comité est composé de Jacques Gounon, président, Colette Neuville, Robert Rochefort, Tim Yeo et Jean-Pierre Trotignon.

## 16.3. AUTO-ÉVALUATION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

L'évaluation du conseil d'administration est effectuée chaque année, conformément à l'article 9 du Code Afep/Medef, sous la direction de la présidente du comité des nominations et des rémunérations, sur la base d'un questionnaire anonyme détaillé portant sur les rôles et compétences du conseil d'administration, le fonctionnement d'ensemble et les domaines d'activité du conseil et de ses comités. Le recours à un questionnaire permet d'objectiver la démarche d'évaluation et de pondérer les appréciations portées par les administrateurs. Le rapport de synthèse établi par la présidente du comité des nominations et des rémunérations sert de base au débat du conseil. Un débat en conseil sur le rapport d'évaluation a lieu chaque année.

Dans un souci d'amélioration continue, le choix a été fait pour 2012, de renforcer ce questionnaire par référence aux meilleures pratiques, en alignant le questionnaire sur le dernier standard émis par l'Afep. Ce questionnaire, plus complet, a permis d'affiner les appréciations que les administrateurs portent sur le fonctionnement du conseil et des comités. Les administrateurs ont formulé une appréciation favorable sur le fonctionnement du conseil d'administration. Ils ont réitéré l'expression de leur satisfaction sur l'organisation des réunions, la qualité des procès-verbaux et la qualité des débats. Les administrateurs ont également porté une appréciation positive sur la composition du conseil d'administration et le nombre d'administrateurs indépendants. En ce qui concerne les comités du conseil d'administration, les meilleures notes se rapportent à la composition des comités. L'évaluation a permis de constater la satisfaction générale des administrateurs, qui ont néanmoins évoqué certains points d'amélioration possible, essentiellement sur le programme de travail et les travaux des comités, la stratégie, une participation plus importante des exécutifs aux travaux du conseil.

Le conseil d'administration, lors de sa réunion du 28 janvier 2013, a débattu de son fonctionnement, par un partage collégial d'observations objectivées et discuté des éventuels axes d'amélioration pragmatiques, ainsi que leur traduction en actions concrètes.

## 16.4. PRINCIPES ET RÈGLES DE DÉTERMINATION DE LA RÉMUNÉRATION ET DES AVANTAGES DE TOUTE NATURE ACCORDÉS AUX MANDATAIRES SOCIAUX

Les principes et règles de détermination de la rémunération et des avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux sont déterminés par le conseil d'administration sur recommandations du comité des nominations et des rémunérations conformément aux dispositions du règlement intérieur.

## 16.5. LIMITATIONS DES POUVOIRS DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

Le Directeur général est investi des pouvoirs les plus étendus pour agir en toute circonstance au nom de GET SA. Il exerce ses pouvoirs dans la limite de l'objet social et sous réserve de ceux que la loi attribue expressément aux assemblées d'actionnaires et au conseil d'administration. Il représente GET SA dans ses rapports avec les tiers.

Les dispositions statutaires ou les décisions du conseil d'administration limitant les pouvoirs du Directeur général sont inopposables aux tiers.

A ce jour, le conseil d'administration n'a pas limité les pouvoirs de Jacques Gounon.

## 16.6. CONTRATS DE SERVICE ENTRE LES MEMBRES DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION ET GET SA

A la connaissance de GET SA, il n'existe pas de contrats de service liant les mandataires sociaux à GET SA et prévoyant l'octroi d'avantages aux termes d'un tel contrat.

GET SA n'a pris aucun engagement au bénéfice de Jacques Gounon. Jacques Gounon assumant les fonctions de *Chief Executive* et Président-directeur général du Groupe depuis 2005, perçoit, compte tenu du caractère binational de la Concession, une partie de sa rémunération d'Eurotunnel Services Limited, ce qui par effet de la loi britannique, auquel il ne peut être dérogé ni renoncé, impose techniquement un contrat de travail de droit anglais. Ce contrat ne comporte aucun engagement de la société au bénéfice de Jacques Gounon qui ne dispose d'aucune indemnité contractuelle de départ. En outre, et pour éviter qu'en cas de résiliation de ses fonctions de *Chief Executive*, Eurotunnel Services Limited ait à devoir à Jacques Gounon un préavis conforme aux règles en vigueur au sein du Groupe pour les cadres supérieurs, soit un préavis d'un mois par année d'ancienneté plafonné à 12 mois, Jacques Gounon avait proposé en 2008 au comité des nominations et des rémunérations d'encadrer, pour la limiter, la durée de cet éventuel préavis de droit anglais au minimum légal imposé par la loi anglaise, qui est d'une semaine par année d'ancienneté avec un maximum de 12 semaines. Cette formalisation avait été agréée par le conseil d'administration de GET SA. La recommandation Afep/Medef qui est de mettre un terme au contrat de travail en cas de mandat social, ne peut, de fait, s'appliquer au Président-directeur général, puisqu'elle se heurte, au cas d'espèce, à une disposition impérative de la loi britannique, qui dans son principe est respectée, mais dont les effets ont été strictement cantonnés aux minima légaux.

## 16.7. OPÉRATIONS SUR TITRES DES DIRIGEANTS

Conformément à l'article L. 621-18-2 du Code monétaire et financier et aux articles 223-22 et suivants du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, les opérations effectuées sur les instruments financiers de GET SA par chacun des membres de son conseil d'administration ainsi que le Président-directeur général ou des personnes qui leur sont liées doivent être déclarées<sup>(1)</sup>.

Conformément à l'article 223-26 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, le tableau suivant présente les opérations qui ont été déclarées par le Président-directeur général, les autres administrateurs de GET SA ou des personnes qui leur sont liées au cours de l'exercice 2008 :

Administrateur	Instrument financier	Nature de l'opération	Date de l'opération	Lieu de l'opération	Prix unitaire	Nombre	Montant de l'opération
Philippe Camu	Actions	Achat	05/03/2012	Euronext Paris	6,593 €	900	5 933,70 €
Patricia Hewitt	Actions	Achat	24/07/2012	Euronext Londres	4,55 £	850	3 867,50 £
Hugues Lepic	Actions	Achat	05/03/2012	Euronext Paris	6,594 €	900	5 934,60 €
Peter Levene	Actions	Achat	22/06/2012	Euronext Paris	6,03 €	2 000	12 199,12 €
Philippe Vasseur	Actions	Achat	24/04/2012	Euronext Paris	6,237 €	890	5 550,93 €
Diane Yeo	CDI	Cession	23/04/2012	London Stock Exchange	5,00 £	10 309	51 413,45 £

Tim Yeo a converti en Actions au nominatif pur, 474 des 11 455 CDI qu'il détenait, de façon à porter à 1 000 sa détention d'Actions au nominatif.

Les transactions effectuées par les mandataires sociaux sur les instruments financiers de GET SA sont régies par un code de bonne conduite arrêté par le conseil d'administration. Conformément à la Recommandation AMF n° 2010-07 du 3 novembre 2010 relative à la prévention des manquements d'initiés imputables aux dirigeants des sociétés cotées, la première partie du code de bonne conduite de GET SA reprend les principes déontologiques essentiels et la deuxième partie présente les mesures préventives applicables.

## 16.8. COMITÉ DE COORDINATION DE LA CONCESSION

Le Comité de Coordination de la Concession est décrit à la section 14.7 du présent Document de Référence.

## 16.9. PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE ET DE GESTION DES RISQUES

### 16.9.1 INTRODUCTION

#### a) Le cadre légal

Les responsabilités des dirigeants de l'entreprise en matière de contrôle interne sont définies par la législation et la réglementation française.

Conformément à la loi portant diverses dispositions d'adaptation du droit des sociétés au droit communautaire (DDAC), en date du 3 juillet 2008, le Président de Groupe Eurotunnel SA (GET SA) rend compte « des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par la société » dans un rapport figurant en annexe au rapport de gestion du conseil d'administration et du rapport financier annuel (art. L. 225-37 al. 6 Code de commerce).

Aux termes de l'article L. 225-235 du Code de commerce, il appartient aux commissaires aux comptes de présenter, dans un rapport joint au rapport de gestion, leurs observations sur le rapport du Président concernant les procédures de contrôle interne relatives à

<sup>(1)</sup> Dans la mesure où le montant cumulé des opérations effectuées par chacun de ces dirigeants dépasse 5 000 euros par année civile.



l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière et d'attester, notamment, l'établissement des informations relatives à la gestion des risques. Le rapport des commissaires aux comptes est reproduit en annexe I au présent Document de Référence.

### **b) Référentiel**

Ce rapport s'appuie sur le « cadre de référence », établi sous l'égide de l'AMF. GET SA, dans le présent rapport du Président sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques, s'est référé au rapport du groupe de travail sur le comité d'audit du 22 juillet 2010.

### **c) Responsabilité du conseil d'administration de GET SA en matière de contrôle interne**

Le conseil d'administration de GET SA a pour mission de s'assurer (i) que les risques significatifs auxquels Groupe Eurotunnel est exposé et que l'efficacité du système de contrôle interne pour y faire face, sont revus au moins une fois par an, (ii) que les éventuelles faiblesses du contrôle interne sont identifiées et prises en compte et (iii) que le contrôle interne et la maîtrise des risques font partie intégrante de l'activité opérationnelle de Groupe Eurotunnel. À cet égard, conformément au dispositif de l'article L. 225-37 alinéa 10 du Code de commerce, le conseil d'administration de GET SA approuve le rapport établi par son Président.

Les sections 16.9.2 et 16.9.3 ci-dessous décrivent les procédures de contrôle interne et de gestion des risques en vigueur au sein de Groupe Eurotunnel.

## 16.9.2 PROCÉDURES DE CONTRÔLE INTERNE

---

La description des procédures de contrôle interne, comprend :

- un résumé des principaux mécanismes de contrôle interne en vigueur au sein de Groupe Eurotunnel ;
- une description détaillée des contrôles sur les processus comptables et sur l'élaboration des états financiers.

### **a) Définition du contrôle interne**

Le contrôle interne est un dispositif de la société, défini et mis en œuvre sous sa responsabilité. Il comprend un ensemble de moyens, de comportements, de procédures et d'actions adaptés aux caractéristiques propres de chaque société qui :

- contribue à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources, et
- doit lui permettre de prendre en compte de manière appropriée les risques significatifs, qu'ils soient opérationnels, financiers ou de conformité.

Le dispositif vise plus particulièrement à assurer :

- la conformité aux lois et règlements ;
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale ;
- le bon fonctionnement des processus internes de la société, notamment ceux concourant à la sauvegarde de ses actifs ;
- la fiabilité des informations financières.

Le contrôle interne ne se limite pas à un ensemble de procédures ni aux seuls processus comptables et financiers. Le contrôle interne ne recouvre pas toutes les initiatives prises par les organes dirigeants ou le management comme par exemple la définition de la stratégie de la société, la détermination des objectifs, les décisions de gestion, le traitement des risques ou le suivi des performances. Par ailleurs, le contrôle interne ne peut fournir une garantie absolue que les objectifs de la société seront atteints.

### **b) Les objectifs de contrôle interne**

Les objectifs du dispositif de contrôle interne visent, plus particulièrement à assurer :

- La conformité aux lois et règlements

Il s'agit des lois et règlements auxquels la société est soumise. Les lois et les règlements en vigueur fixent des normes de comportement que la société intègre à ses objectifs de conformité. Compte tenu du grand nombre de domaines existants (droit des sociétés, droit commercial, environnement, social, etc.), la société dispose d'une organisation lui permettant de :

- connaître les diverses règles qui lui sont applicables ;
- être en mesure d'être informée en temps utile des modifications qui leur sont apportées (veille juridique) ; transcrire ces règles dans ses procédures internes ; informer et former les collaborateurs sur celles des règles qui les concernent.

- L'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale.

Les instructions et orientations de la direction générale permettent aux collaborateurs de comprendre ce qui est attendu d'eux et de connaître l'étendue de leur liberté d'action. Ces instructions et orientations communiquées aux collaborateurs concernés, en

fonction des objectifs assignés à chacun d'entre eux, sont établies en fonction des objectifs poursuivis par la société et des risques encourus.

- Le bon fonctionnement des processus internes de la société notamment ceux concourant à la sauvegarde des actifs.

L'ensemble des processus opérationnels, industriels, commerciaux et financiers sont concernés. Le bon fonctionnement des processus exige que des normes ou principes de fonctionnement aient été établis et que des indicateurs de suivi aient été mis en place. Par « actifs », il faut entendre non seulement les « actifs corporels » mais aussi les « actifs incorporels » tels que le savoir-faire, l'image ou la réputation. Ces actifs peuvent disparaître à la suite de vols, fraudes, improductivité, erreurs, ou résulter d'une mauvaise décision de gestion ou d'une faiblesse de contrôle interne. Les processus y afférents font l'objet d'une attention toute particulière.

L'éthique a toujours été un axe de la performance globale de l'entreprise. Avec l'entrée en vigueur du « Bribery Act » (Loi relative à la corruption) au Royaume-Uni, le Groupe a entrepris de revisiter sa politique anti-corruption pour l'assortir de différentes mesures appropriées, afin notamment, d'en rappeler l'importance à ses salariés et partenaires. Pour le Groupe, l'éthique et l'intégrité sont la garantie la plus sûre d'une croissance durable et responsable.

Il en va de même des processus qui sont relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces processus comprennent non seulement ceux qui traitent directement de la production des états financiers mais aussi les processus transformant des opérations économiques en mouvements comptables.

- La fiabilité des informations financières

La fiabilité de l'information financière est assurée par la mise en place de procédures de contrôle interne visant à la bonne prise en compte des opérations réalisées par l'organisation. La qualité de ce dispositif de contrôle interne est recherchée au moyen d'une séparation des tâches qui permet de bien distinguer les tâches d'enregistrement, les tâches opérationnelles et les tâches de conservation d'une description des fonctions devant permettre d'identifier les origines des informations produites, et leurs destinataires ; d'un système de contrôle interne comptable permettant de s'assurer que les opérations sont effectuées conformément aux instructions générales et spécifiques, et qu'elles sont comptabilisées de manière à produire une information financière conforme aux principes comptables généralement admis.

### c) Les composantes du contrôle interne

Groupe Eurotunnel a retenu une approche basée sur les cinq composantes du contrôle interne ci-après :

- Une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des compétences adéquates et s'appuyant sur des systèmes d'information, sur des procédures ou modes opératoires, des outils et des pratiques appropriés. Élément important de la culture de l'entreprise, il détermine le niveau de sensibilisation du personnel au besoin de contrôle. Les facteurs ayant un impact sur l'environnement de contrôle comprennent notamment l'intégrité, l'éthique et la compétence du personnel ; la philosophie des dirigeants et le style de management ; la politique de délégation de responsabilités et de formation ; une organisation et des procédures appropriées ; et l'intérêt manifesté par le conseil d'administration pour le contrôle interne et sa capacité à en indiquer clairement les objectifs.
- La diffusion en interne d'informations pertinentes, fiables, dont la connaissance permet à chacun d'exercer ses responsabilités. L'identification et la diffusion de l'information pertinente permettent à chacun d'assumer ses responsabilités ; ceci couvre à la fois l'efficacité et l'intégrité des systèmes d'information ainsi qu'une communication multidirectionnelle efficace à l'intérieur de l'entreprise et avec les tiers, y compris les autorités de tutelle et les actionnaires.
- Un dispositif de gestion des risques visant à recenser, analyser et traiter les principaux risques identifiés au regard des objectifs de la société. Elle consiste en l'identification des risques susceptibles d'affecter significativement la réalisation des objectifs de l'entreprise et des moyens mis ou à mettre en place pour les gérer. Compte tenu de l'évolution permanente de l'environnement économique, du contexte réglementaire et des conditions d'exploitation, il est nécessaire de disposer de méthodes permettant d'identifier et de maîtriser les risques liés au changement.
- Des activités de contrôle proportionnées aux enjeux propres à chaque processus, et conçues pour s'assurer que les mesures nécessaires sont prises en vue de maîtriser les risques susceptibles d'affecter la réalisation des objectifs. L'application des normes et des procédures contribuent à la mise en œuvre des orientations émanant du management. Les activités de contrôle sont menées à tous les niveaux hiérarchiques et fonctionnels de l'entreprise et comprennent des actions telles qu'approuver et autoriser, vérifier et rapprocher, apprécier la performance opérationnelle, la sécurité des actifs ou la séparation des fonctions.
- Une surveillance permanente portant sur le dispositif de contrôle interne ainsi qu'un examen régulier de son fonctionnement. Le pilotage consiste en l'évaluation périodique du système de contrôle interne. Il s'inscrit dans le cadre des activités courantes et comprend des contrôles réguliers effectués par le management et l'encadrement, ainsi que les travaux des services d'audit. Les faiblesses de contrôle interne doivent être portées à l'attention du management et de la direction.

Tout système de contrôle interne ne peut toutefois pas donner une garantie absolue que les objectifs cités ci-dessus sont atteints.

### **d) Le système de contrôle interne de Groupe Eurotunnel**

Les présents développements résument les principaux éléments du système de contrôle interne en vigueur au sein de Groupe Eurotunnel<sup>(1)</sup>.

#### *i) Environnement de contrôle*

##### *a) Organisation et responsabilités*

Le conseil d'administration de GET SA, ainsi que les comités spécialisés mis en place par le conseil d'administration de GET SA, ont la responsabilité de la surveillance et du suivi du système de contrôle interne au sein du Groupe. La structure, l'organisation et le mode de fonctionnement de ces organes sont décrits à la section 16.2.3 du présent Document de Référence.

Les rôles et responsabilités du comité exécutif de GET SA sont décrits à la section 16.1.2 du présent Document de Référence.

Le Groupe, a établi deux comités spécifiques sur les enjeux stratégiques :

- comité des investissements ;
- comité des engagements.

Au sein des sociétés Concessionnaires, des comités opérationnels sont en place avec des responsabilités dans les domaines spécifiques suivants :

- comités de sécurité ;
- comité de gestion des risques de trésorerie ;
- comité de qualité de service ;
- comité des projets informatiques ;
- comité de sécurité informatique.

Une délégation d'autorité et des limites d'approbation, approuvées par le conseil d'administration de GET SA, sont en place dans des domaines clés, tels que l'engagement de dépenses, les projets d'investissement, les opérations de trésorerie et opérations financières, les accords tarifaires avec les clients fret, l'approbation des contrats de revenus, etc.

Des délégations de responsabilité formalisées sont en place dans les principaux domaines opérationnels.

L'organigramme de l'entreprise est diffusé par intranet et présente la structure de management et les lignes hiérarchiques. Des descriptions de poste et de responsabilités existent dans la plupart des services.

##### *b) Politiques et procédures*

- Les politiques et les procédures opérationnelles sont formalisés dans les principaux secteurs d'activité.
- Les politiques de ressources humaines définissent les valeurs et les principes d'actions de l'entreprise, ainsi que les principales mesures relatives à l'organisation du travail, au développement du personnel et aux règles de bonne conduite.
- La charte d'éthique de l'entreprise fait partie intégrante des politiques de ressources humaines et des règles spécifiques de déontologie sont en place dans le domaine des achats.
- La gestion financière de l'entreprise est assurée par un processus formel de *reporting* mensuel et de révisions budgétaires trimestrielles.

#### *ii) Evaluation des risques*

- Le plan stratégique, approuvé par le comité de direction, est présenté au conseil d'administration de GET SA. Il définit les objectifs à moyen et long terme de l'entreprise et, en tenant compte des risques associés, établit les stratégies pour les atteindre.
- Le budget annuel fixe les objectifs opérationnels et commerciaux à court terme dans les principaux domaines d'activité de l'entreprise, ainsi que les résultats financiers attendus. Le budget annuel est présenté au conseil d'administration de GET SA.
- Des indicateurs de performance (KPIs) sont définis pour les principaux domaines de risque, y compris la sécurité, la performance commerciale et la fiabilité des opérations. L'état de ces indicateurs est communiqué à un rythme hebdomadaire aux membres du comité exécutif et mensuellement au conseil d'administration de GET SA.
- Une revue annuelle de la gestion des risques « Corporate » est réalisée et les résultats sont présentés au comité d'audit et au conseil d'administration de GET SA. Ce processus, qui couvre notamment les risques majeurs de l'entreprise, est décrit en détail dans la section 16.9.3 ci-après.

---

<sup>(1)</sup> Les procédures de contrôle interne, telles que décrites dans le présent rapport, couvrent l'ensemble des sociétés entrant dans le périmètre de consolidation du Groupe.

➤ Des analyses de risques spécifiques sont effectuées dans certains secteurs particuliers :

- **Sécurité :** un document formel intitulé SGS (« Système de Gestion de la Sécurité ») est tenu à jour tant que de besoin et au moins tous les cinq ans par la direction sécurité et développement durable. Ce document identifie les risques majeurs auxquels sont exposés les clients, les employés, les sous-traitants ou visiteurs de l'entreprise, et les mesures mises en place pour les maîtriser. Le SGS est approuvé par la Commission Intergouvernementale en sa qualité d'Autorité de Sécurité.

La direction sécurité et développement durable s'assure que les documents relatifs à la planification des secours et aux programmes d'analyses de risques de sécurité collective et individuelle dans les différents secteurs d'opérations sont maintenus à jour. Ces programmes font l'objet de revues régulières par le comité de sécurité et de sûreté.

- **Assurance :** une analyse de la pertinence des couvertures assurancielles est diligentée tous les trois ans. Elle est révisée lors du renouvellement des polices d'assurances.
- **Contrôle interne :** le planning annuel d'audit interne est basé sur une évaluation des risques et de leur niveau de contrôle dans les secteurs d'activité majeurs de l'entreprise.
- **Informatique :** les risques informatiques (intrusion etc.) sont gérés par un comité de sécurité informatique et couverts par des procédures et contrôles intégrés dans les systèmes.
- **Trésorerie :** les risques liés au taux d'intérêt et de change sont suivis régulièrement par le comité de gestion de risques de trésorerie.

### iii) Activités de contrôle

Les principales activités de contrôle sont détaillées au paragraphe e) ci-après.

### iv) Information et communication

Outre le plan stratégique et le budget annuel cités ci-dessus, un rapport mensuel contenant les informations sur les résultats et la situation financière ainsi qu'un résumé des performances commerciales et opérationnelles est transmis au conseil d'administration de GET SA.

Le comité de sécurité et de sûreté et le comité d'audit du conseil d'administration de GET SA reçoivent également à chaque réunion périodique les rapports d'activité qui les concernent. Les présidents de ces comités tiennent informé le conseil d'administration de GET SA des travaux de leur comité.

Les documents suivants sont également transmis mensuellement aux membres du comité exécutif de GET SA :

- rapport sur les résultats financiers et analyse d'écart par rapport au budget ;
- tableau de bord reprenant les indicateurs clés de performance dans chaque secteur d'activité ;
  - sécurité ;
  - performance commerciale et part de marché ;
  - productivité et fiabilité opérationnelle, qualité de service ;
  - état des effectifs et des statistiques correspondantes ;
  - résultats financiers avec comparatif par rapport au budget et aux dernières prévisions.

Les membres du comité exécutif de GET SA reçoivent également un rapport hebdomadaire sur les informations clefs relatives à la sécurité, aux ressources humaines, aux opérations et à la performance commerciale et financière.

Le système intranet d'Eurotunnel, ETNet, fournit à l'ensemble de son personnel les informations sur les principales activités, les nouvelles politiques, et procédures applicables dans l'entreprise. La communication régulière avec le personnel d'Eurotunnel est également assurée au moyen d'une newsletter (lettre d'information électronique) et d'une réunion générale périodique, le Management forum.

### v) Pilotage

- Le processus de gestion des risques « Corporate » est continu et est placé sous la responsabilité d'un senior manager dédié (voir section 16.9.3 ci-après).

- Le comité d'audit surveille l'effectivité du contrôle interne sur la base de rapports réguliers émis par l'audit interne. L'audit interne planifie les travaux d'audit de manière à assurer une couverture appropriée des principaux facteurs de risques. Un processus formalisé de corrections des faiblesses identifiées dans les rapports d'audit est en place. Le statut des actions correctives en cours est présenté au comité de direction des concessionnaires tous les quatre mois. Au cours de l'année 2012 et à la date du présent Document de Référence, GET SA n'a pas identifié de défaillance majeure de son dispositif de contrôle interne. Du fait de son démarrage récent, l'activité maritime MyFerryLink n'a pas été intégrée au dispositif de contrôle interne. L'année 2012 est un exercice de transition, les principaux points de contrôle qui, pour le Groupe sont majeurs, ayant toutefois été mis en place dès 2012 pour cette nouvelle activité (KPI, business review, etc). Il est prévu que le dispositif de contrôle interne soit déployé à l'activité maritime MyFerryLink en 2013.
- L'audit interne consulte annuellement le comité de sécurité et de sûreté afin d'identifier ensemble les besoins en matière d'audit dans ces domaines.
- Le comité de sécurité et de sûreté surveille les performances dans ces domaines sur la base de rapports trimestriels fournis par la direction sécurité et développement durable. Ces rapports rendent compte des performances sécuritaires par rapport aux objectifs fixés, du résultat des contrôles de sécurité et des questions liées à la sûreté.
- Le comité de sécurité et de sûreté a mis sur pied deux instances restreintes, l'une chargée des plans de secours et des exercices BINAT et l'autre des problématiques de sûreté.
- Des groupes de pilotage spécifiques veillent aux progrès réalisés sur les projets majeurs (*large scale maintenance*, ERTMS, GSM-R, SAFE).
- Le comité de management des risques de trésorerie (TRMC) vérifie mensuellement l'évolution des taux de change et des taux d'intérêt et l'utilisation d'instruments financiers, ainsi que le cash flow, les liquidités et le respect des accords bancaires.

#### e) Contrôles relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

##### i) Objectifs de contrôle

La qualité de l'information comptable et financière dépend notamment de critères, détaillés ci-après, qui assurent que l'information contenue dans les états financiers soit régulière et sincère.

##### *Processus amont et de production comptable*

1. Réalité : les opérations et les événements qui ont été enregistrés se sont produits et se rapportent à l'entité.
2. Exhaustivité : toutes les opérations et tous les événements qui auraient dû être enregistrés sont enregistrés.
3. Mesure : les montants et autres données relatives aux opérations et événements ont été correctement enregistrés.
4. Séparation des exercices : les opérations et les événements ont été enregistrés dans la bonne période.
5. Classification : les opérations et les événements ont été enregistrés dans les comptes adéquats.

##### *Processus d'arrêté des comptes*

1. Existence : les actifs et passifs existent.
2. Droits et obligations : l'entité détient et contrôle les droits sur les actifs, et les dettes correspondent aux obligations de l'entité.
3. Exhaustivité : tous les actifs et passifs qui auraient dû être enregistrés l'ont bien été et que toutes les informations relatives à l'annexe des comptes requises par le référentiel comptable ont été fournies.
4. Évaluation et imputation : les actifs et les passifs sont inscrits dans les comptes pour des montants appropriés et tous les ajustements résultant de leur évaluation ou imputation sont correctement enregistrés.
5. Présentation et intelligibilité : l'information financière est présentée et décrite de manière appropriée, et les informations données dans l'annexe des comptes sont clairement présentées.
6. Réalité/droits et obligations : les événements, les transactions et les autres éléments fournis se sont produits et se rapportent à l'entité.
7. Mesure et évaluation : les informations financières et les autres informations sont données fidèlement et pour les bons montants.

##### ii) Principes d'organisation et de pilotage

La gestion financière est centralisée au sein de la direction financière du Groupe qui est responsable de la définition des principes et des règles comptables du Groupe, de la gestion de la trésorerie, de la consolidation des comptes financiers du Groupe et du reporting financier. Cette responsabilité centralisée couvre toutes les entités comptables de Groupe Eurotunnel, en France, au Royaume-Uni ainsi que les activités fret en Espagne et en Belgique.

La gestion comptable est assurée au niveau de chaque entité conformément aux principes comptables du Groupe. Les données sont ensuite remontées au niveau de la direction financière du Groupe pour consolidation.

Des processus formalisés sont en place afin de fixer et communiquer au sein du Groupe les principes de comptabilisation et de contrôle des opérations, et d'élaboration des informations comptables et financières publiées :

- des procédures écrites couvrant toutes les opérations de la fonction de la direction financière sont en place ;
- les règles et principes comptables du Groupe sont définis par la direction financière du Groupe et communiquées aux différentes entités du Groupe. Une procédure visant à définir et communiquer le traitement comptable d'opérations complexes est en place. Celle-ci prévoit une consultation préalable des commissaires aux comptes.
- les contrôles en place au niveau des différents processus concourant à la comptabilisation des opérations sont détaillés au paragraphe e) v) ci-dessous ;
- les contrôles applicables à l'élaboration de l'information comptable et financière publiée sont détaillés au paragraphe e) vi) ci-dessous.

### iii) Systèmes d'information

Un système comptable unique et intégré (SAP ECC) est utilisé pour toutes les entités comptables à l'exception de GBRf. Ce système est intégré à d'autres modules de SAP gérant la facturation des clients fret et réseaux ferroviaires, les achats, la gestion des stocks, la trésorerie, la paye et la gestion des immobilisations. La transmission des transactions et des données comptables relatives à ces activités est automatique.

Pour les systèmes non intégrés à l'environnement SAP – principalement dans les secteurs des ventes tourisme – la transmission des données comptables est automatique. Un processus de vérification et de rapprochement est en place afin de contrôler et d'assurer l'exactitude et l'exhaustivité de ces interfaces.

L'organisation mise en place autour des systèmes et de l'environnement informatiques a pour objectif de satisfaire aux exigences de sécurité, de fiabilité, de disponibilité et de pertinence de l'information comptable et financière :

- des contrôles sont en place pour assurer la sécurité physique des matériels et des logiciels, l'intégrité des données et la continuité des opérations des systèmes informatiques majeurs, incluant le système SAP ;
- à chaque application informatique est affectée un sponsor, au niveau du comité de direction des Concessionnaires, seul habilité à autoriser des modifications et des accès au système ;
- des contrôles d'accès basés sur les droits individuels d'utilisation et les mots de passe sont en place pour tous les systèmes informatiques ; les droits d'accès reflètent les rôles et les responsabilités des utilisateurs et la séparation des fonctions. La gestion des accès des utilisateurs est centralisée au service informatique ;
- des mesures adéquates sont en place pour protéger les systèmes d'information de la société contre des intrusions non autorisées. L'adéquation de ces mesures de contrôle est vérifiée régulièrement.
- les données des systèmes informatiques font l'objet de sauvegardes régulières ; des procédures de conservation et d'archivage des données et des traitements concourant directement et indirectement à la constitution des enregistrements comptables sont en place.

### iv) Pilotage

La direction générale Corporate est responsable de l'établissement des comptes consolidés du Groupe et la mise en œuvre des systèmes de contrôle interne comptable et financier. A ce titre, elle a mis en place d'un dispositif de pilotage visant à analyser et à maîtriser les principaux risques ayant un impact potentiel sur l'élaboration de l'information comptable et financière publiée par le Groupe :

- elle s'assure de l'adéquation de l'organisation et des moyens mis en œuvre au sein du Groupe à la comptabilisation exacte et exhaustive des opérations ;
- elle veille, au travers des processus de reporting de gestion, à la fiabilité des informations comptables et financières publiées ;
- elle supervise la préparation de l'arrêté des comptes et elle veille, notamment, à la définition du traitement comptable des opérations majeures ou complexes, à la qualité des estimations figurant dans les comptes consolidés et aux procédures d'arrêté jugées sensibles ;
- elle prend connaissance auprès des commissaires aux comptes des conclusions de leurs travaux sur les comptes consolidés. Elle s'informe également des risques significatifs ou faiblesses majeures de contrôle interne communiquées par les commissaires aux comptes et veille à ce qu'elles soient prises en considération dans les actions correctives mises en œuvre par le Groupe.

Le comité d'audit joue un rôle primordial dans pilotage du reporting financier du Groupe et dans les travaux préparatoires à l'arrêté des comptes annuels et de l'examen des comptes semestriels par le conseil d'administration :

- toute modification des principes et des politiques comptables est revue par le comité ;
- à chaque clôture des comptes, la direction financière du Groupe transmet un rapport au comité d'audit sur les principales questions et options relatives au reporting comptable et financier ;
- le comité d'audit examine les états financiers consolidés annuels et semestriels au cours de réunions qui se tiennent au moins quatre jours avant leur présentation au conseil d'administration de GET SA ;

➤ lors de ces réunions le comité reçoit les rapports formels établis par les commissaires aux comptes, qui y assistent.

v) Contrôle des processus concourant à la comptabilisation des opérations

La fiabilité de l'information financière publiée repose sur le fait que des contrôles adéquats sur les opérations générant des écritures comptables sont en place, afin de s'assurer que celles-ci sont exactes exhaustives et conformes aux normes en vigueur.

### *Immobilisations incorporelles, corporelles et stocks*

- les règles en place définissent les critères d'identification, d'évaluation et de comptabilisation des immobilisations ;
- des procédures de contrôle et de comptabilisation des acquisitions et des cessions des immobilisations sont en place ;
- la comptabilisation automatique des mouvements de stock et des pièces détachées immobilisées est effectuée ;
- les stocks (inventaires tournants et annuels) et les immobilisations majeures sont vérifiés périodiquement.
- un processus d'identification et de suivi des immobilisations incorporelles et des *goodwill* est en place ; une démarche d'identification d'indices de perte de valeur est en place à chaque clôture pour les *goodwill*.

### *Revenus opérationnels*

- les règles relatives à la comptabilisation des ventes sont clairement définies ;
- des procédures formalisées sont en place pour l'enregistrement et la réconciliation des ventes et des encaissements à tous les points de vente (péage, centre de réservation, Internet) ;
- une séparation adéquate des fonctions dans les principaux secteurs de l'enregistrement, du contrôle et de la comptabilisation des ventes est en place ;
- les procédures sont en place pour contrôler l'exhaustivité de la facturation et la réconciliation des données entre les systèmes frontaux de vente et le système comptable ;
- des procédures sont en place pour la facturation des Réseaux ;
- une politique de crédit formalisée et des procédures pour l'approbation des contrats de revenus sont en place à l'échelle du Groupe.

### *Achats*

- les achats majeurs sont centralisés au département achats ;
- les procédures d'achats sont formalisées et des délégations d'autorité sont en place pour la gestion et l'approbation des achats ;
- la séparation des fonctions dans les principales étapes du processus d'achats (réquisition, approbation, établissement des contrats, contrôle d'exécution, réception et paiement) est en place ;
- le contrôle automatique de l'approbation des dépenses et de la correspondance commande/réception/facture est effectué dans le système SAP ;
- les règlements tiers sont centralisés au sein de la direction financière et des mandats sont en place avec les banques pour la signature des ordres de paiement.

### *Paye et avantages accordés au personnel*

- les activités de paie au sein des différentes entités du Groupe font l'objet de procédures formalisées ;
- l'organisation en place au sein des directions des ressources humaines assure une séparation des fonctions pour les étapes majeures du processus de paie (gestion des données personnelles, saisie et validation des éléments variables, établissement de la paie et paiement) ;
- le calcul automatique de la paie et des éléments associés est effectué par des systèmes de gestion de paie spécialisés ;
- les systèmes de gestion de paie permettent la génération et l'interfaçage automatiques des écritures comptables et des fichiers de paiement sont effectués dans le système SAP ;
- des processus sont en place visant à assurer le contrôle de l'évaluation, de la comptabilisation et de l'information publiée en matière d'engagements de retraites et d'actions et options attribuées aux dirigeants et aux salariés.

### *Trésorerie/Instruments financiers*

- les politiques et les procédures de gestion de la trésorerie sont approuvées annuellement par le conseil d'administration de GET SA ;
- il existe une séparation des responsabilités entre le front office et le back office ; le back office assure un contrôle des opérations de trésorerie ; il existe une séparation entre l'autorisation des dépenses, l'émission du paiement et la comptabilisation ;
- des rapprochements bancaires automatiques sont effectués quotidiennement et sont revus par le management ;
- le plan de trésorerie permet de suivre à échéance prévisible les disponibilités propres des différentes entités du Groupe ;
- des procédures sont en place pour assurer que les instruments financiers complexes soient approuvés préalablement et qu'un traitement comptable conforme aux normes leur soit appliqué ;



- les opérations relatives à la gestion de la dette sont vérifiées par le *cash manager*.

#### *Opérations sur capital*

- toutes les opérations touchant le capital social font l'objet d'une autorisation appropriée ;
- des procédures sont en place pour assurer le suivi des stock options et des actions gratuites accordées au personnel.

#### *Provisions et engagements*

- la gestion centralisée de la comptabilité fournisseurs dans SAP est en place ; les provisions sont calculées et validées par les contrôleurs budgétaires ; les revenus différés sont réconciliés avec les enregistrements de billets vendus non utilisés
- les engagements du Groupe font l'objet d'un suivi centralisé par la direction financière du Groupe ;
- le Groupe fait un point périodique sur ses engagements et ses risques et détermine en coordination avec ses experts et conseils s'ils doivent faire l'objet de provisions ou d'une information en annexe. A chaque clôture, le Groupe analyse l'état des provisions comptabilisées afin d'en apprécier la pertinence.

#### vi) Contrôle des processus concourant à l'élaboration de l'information comptable et financière publiée

##### *Consolidation*

- La consolidation des comptes des différentes entités du Groupe est gérée en centrale par la direction financière du Groupe ; celle-ci s'assure que le périmètre et les règles de consolidation sont tenus à jour.
- Le processus d'élaboration des comptes consolidés du Groupe est formalisé et comprend notamment :
  - la réalisation de pré-clôtures comptables à fin-mai et fin novembre permettant l'anticipation du traitement comptable des opérations complexes ;
  - la publication par la direction financière du Groupe d'un calendrier et d'instructions de clôture à l'attention des filiales ;
  - l'établissement de liasses de consolidation par les filiales permettant d'assurer l'homogénéité de l'application des principes comptables du Groupe et des informations publiées dans les comptes consolidés du Groupe.
- Les comptes consolidés semestriels et annuels sont préparés sur la base des balances des différentes entités comptables du système comptable SAP.
- Les opérations intra-groupe sont identifiées et éliminées. Les ajustements relatifs à la consolidation des comptes sont contrôlés et approuvés par le niveau approprié de management.
- La variation entre situation nette consolidée de clôture et situation nette consolidée d'ouverture est analysée et expliquée.

##### *Information de gestion nécessaire à l'élaboration des informations comptables et financières publiées*

- La clôture mensuelle des comptes, incluant une vérification détaillée des principaux comptes de revenus et de dépenses, est effectuée par les contrôleurs budgétaires. Le département de comptabilité générale procède également à une réconciliation formelle des principaux comptes de bilan.
- Les comptabilités financières et analytiques sont intégrées et préparées à partir des mêmes données de base. Un rapprochement mensuel est effectué entre les données de gestion (comptabilité analytique) et les données comptables nécessaires à l'élaboration des informations comptables et financières publiées.

##### *Gestion de l'information financière externe*

- Un calendrier annuel est élaboré par la direction Corporate du Groupe récapitulant les obligations périodiques du Groupe en matière de communication comptable et financière au marché. Ce calendrier, qui précise la nature et l'échéance de chaque obligation périodique et les personnes responsables de leur établissement, est diffusé à l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus.
- Des processus formalisés sont en place pour assurer :
  - que les informations communiquées en externe le sont dans les délais requis et en conformité avec les lois et règlements ;
  - que la confidentialité des informations sensibles est préservée ;
  - que les informations, y compris des informations non comptables communiquées à l'appui de la communication financière, sont contrôlées avant leur diffusion ;
  - que les informations répondant à la définition de l'information privilégiée sont communiquées au marché en temps utile, selon les règles qui leur sont applicables.
- Un processus de veille sur les obligations en matière d'information financière est assuré par la direction Corporate du Groupe.
- A ces contrôles s'ajoutent les contrôles pratiqués par deux organes indépendants de la direction financière du Groupe et qui ont pour mission de vérifier l'environnement du contrôle interne et la qualité des états financiers : les auditeurs internes et les Commissaires aux Comptes, dont il suffit de rappeler ici qu'au titre de leur mission de certification des comptes, ils assurent une revue permanente des procédures de contrôle interne qui concourent à l'élaboration et à la qualité des états financiers.



### 16.9.3 PROCÉDURES DE GESTION DES RISQUES

L'objectif du processus de gestion des risques « Corporate » est de permettre à la direction de l'entreprise et au conseil d'administration :

- de disposer d'une vision globale, exhaustive, cohérente et hiérarchisée des risques significatifs de toutes natures auxquels l'entreprise est exposée, et de leur évolution ;
- d'apprécier la pertinence des mesures d'atténuation prises par les gestionnaires de ces risques au regard des conséquences potentielles sur l'atteinte des objectifs stratégiques.

#### a) Les objectifs de la gestion des risques

La gestion des risques est un levier de management de la société qui contribue à :

- i) Créer et préserver la valeur, les actifs et la réputation de la société :  
La gestion des risques permet d'identifier et d'analyser les principales menaces et opportunités potentielles de la société. Elle vise à anticiper les risques au lieu de les subir, et ainsi à préserver la valeur, les actifs et la réputation de la société.

- ii) Sécuriser la prise de décision et les processus de la société pour favoriser l'atteinte des objectifs :  
La gestion des risques vise à identifier les principaux événements et situations susceptibles d'affecter de manière significative la réalisation des objectifs de la société. La maîtrise de ces risques permet ainsi de favoriser l'atteinte des dits objectifs.

La gestion des risques est intégrée aux processus décisionnels et opérationnels de la société. Elle est un des outils de pilotage et d'aide à la décision.

La gestion des risques permet de donner aux dirigeants une vision objective et globale des menaces et opportunités potentielles de la société, de prendre des risques mesurés et réfléchis et d'appuyer ainsi leurs décisions quant à l'attribution des ressources humaines et financières.

- iii) Favoriser la cohérence des actions avec les valeurs de l'entreprise :  
De nombreux risques sont le reflet d'un manque de cohérence entre les valeurs de la société et les décisions et actions quotidiennes. Ces risques affectent principalement la crédibilité de la société.
- iv) Mobiliser les collaborateurs de la société autour d'une vision commune des principaux risques et les sensibiliser aux risques inhérents à leur activité.

#### b) Composantes

Le dispositif de gestion des risques prévoit :

- i) Un cadre organisationnel comprenant :
  - une organisation qui définit les rôles et responsabilités des acteurs, établit les procédures et les normes claires et cohérentes du dispositif,
  - une politique de gestion des risques qui formalise les objectifs du dispositif en cohérence avec la culture de la société, le langage commun utilisé, la démarche d'identification, d'analyse et de traitement des risques, et le cas échéant, les limites que la société détermine (tolérance pour le risque),
  - un système d'information qui permet la diffusion en interne d'informations relatives aux risques.
- ii) Un processus de gestion des risques comprenant, au sein de son contexte interne et externe à la société, trois étapes :
  - Identification des risques : étape permettant de recenser et de centraliser les principaux risques, menaçant l'atteinte des objectifs. Un risque représente une menace ou une opportunité manquée. Il se caractérise par un événement, une ou plusieurs sources et une ou plusieurs conséquences. L'identification des risques s'inscrit dans une démarche continue.
  - Analyse des risques : étape consistant à examiner les conséquences potentielles des principaux risques (conséquences qui peuvent être notamment financières, humaines, juridiques, ou de réputation) et à apprécier leur possible occurrence. Cette démarche est continue.
  - Traitement du risque : étape permettant de choisir le(s) plan(s) d'action le(s) plus adapté(s) à l'entreprise. Pour maintenir les risques dans les limites acceptables, plusieurs mesures peuvent être envisagées : la réduction, le transfert, la suppression ou l'acceptation d'un risque. Le choix de traitement s'effectue notamment en arbitrant entre les opportunités à saisir et le coût des mesures de traitement du risque, prenant en compte leurs effets possibles sur l'occurrence et/ou les conséquences du risque.

## iii) Un pilotage en continu du dispositif de gestion des risques :

Le dispositif de gestion des risques fait l'objet d'une surveillance et d'une revue régulière, son suivi permet l'amélioration continue du dispositif. L'objectif est d'identifier et d'analyser les principaux risques, et de tirer des enseignements des risques survenus.

Le processus prévoit une revue annuelle formelle présentée au conseil d'administration de GET SA à la clôture de l'exercice considéré et servant de base à l'élaboration des informations relatives au contrôle interne dans le rapport annuel.

Les revues des risques sont basées sur le plan stratégique.

Les revues de risques sont coordonnées par le *corporate risk manager* de l'entreprise, qui est rattaché à la direction financière. Ces revues consistent en l'identification et la quantification des risques de l'entreprise, ainsi qu'en l'identification et l'évaluation des mesures d'atténuation mises en place pour la maîtrise de ces risques.

Le processus est basé principalement sur des entretiens formels avec les directeurs et le senior management de l'entreprise et consiste en deux démarches simultanées :

- une démarche « top-down » d'identification des risques liés aux initiatives stratégiques (aussi bien du point de vue de leur effet direct sur l'activité de l'entreprise que de leur effet induit généré sur les risques préexistants) et aux changements de l'environnement de l'entreprise ;
- l'approche traditionnelle « bottom-up » qui vise à identifier les risques dans les principales activités de l'entreprise (commerciale, technique/opérationnelle, financière, personnel, sécurité et sûreté, environnement global, et gouvernance d'entreprise).

L'identification de nouveaux risques repose sur l'exploitation systématique de sources d'information externes (actualité mondiale, « benchmarking », associations, etc.) et internes (actualité de l'entreprise, entretiens et lobbying auprès du management).

Le registre de risques fait la distinction entre les risques stratégiques et les risques opérationnels et contient pour chacun d'entre eux les informations suivantes :

- description du risque et des objectifs stratégiques susceptibles d'être impactés ;
- évaluation inhérente du risque sur la base des critères de probabilité de matérialisation et d'impact :
  - la probabilité et les impacts sont évalués par rapport aux hypothèses prises dans le plan d'affaires ;
  - les critères incluent l'impact financier et l'impact sur l'image de l'entreprise auprès des clients, des investisseurs et des médias, etc. ;
  - une distinction est faite entre probabilité et impact récurrents ou non ;
  - évaluation de la capacité de Groupe Eurotunnel d'influencer la source du risque (interne ou externe) ;
- description des mesures d'atténuation en quatre catégories : veille, atténuation de la probabilité de la survenance du risque, atténuation des impacts, et reporting ;
- évaluation résiduelle des risques, après prise en compte des mesures d'atténuation, et sur la base des mêmes critères que l'évaluation inhérente ;
- identification du gestionnaire du risque.

Les risques sont hiérarchisés et classés en catégories (notion de risques majeurs). En 2012, les risques répertoriés au niveau de la Liaison Fixe et d'Europorte ont fait l'objet de regroupements, dans un souci de meilleure homogénéité. En outre, un registre Groupe a été constitué pour permettre un monitoring à un niveau plus global.

Partie intégrante de l'évaluation des risques de l'entreprise, l'audit interne évalue la pertinence et l'efficacité des mesures mises en place pour atténuer les risques identifiés.

Les résultats de l'évaluation des risques et de la revue de l'audit interne sont présentés au comité d'audit. Un plan d'audit, inspiré de cette revue des risques, est présenté au même moment au comité d'audit pour s'assurer que les actions à mener pour éliminer ou contenir les risques majeurs soient suivies et fassent l'objet d'un rapport à ce comité pendant l'année suivante.

Le *corporate risk manager* et l'audit interne assure une surveillance permanente des risques majeurs et des risques nouveaux ou émergents et tout changement significatif est signalé au comité exécutif et au comité d'audit.

**c) Articulation entre la gestion des risques et le contrôle interne**

Les dispositifs de gestion des risques et de contrôle interne participent de manière complémentaire à la maîtrise des activités de l'entreprise : le dispositif de gestion des risques vise à identifier et analyser les principaux risques de l'entreprise. Les risques, dépassant les limites acceptables fixées par la société, sont traités et le cas échéant, font l'objet de plans d'action, comme indiqué au chapitre 4 ci-dessus. Ces derniers peuvent prévoir la mise en place de contrôles, un transfert des conséquences financières (mécanisme d'assurance ou équivalent) ou une adaptation de l'organisation. Les contrôles à mettre en place relèvent du dispositif de contrôle interne. Ainsi, ce dernier concourt au traitement des risques auxquels sont exposées les activités de l'entreprise.

De son côté, le dispositif de contrôle interne s'appuie sur le dispositif de gestion des risques pour identifier les principaux risques à maîtriser.

L'articulation et l'équilibre conjugué des deux dispositifs sont conditionnés par l'environnement de contrôle, qui constitue leur fondement commun, notamment, la culture du risque et du contrôle propres à la société et les valeurs éthiques de l'entreprise.

### 16.10. GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Le Code Afep/Medef, est celui auquel GET SA s'est référé pour l'élaboration du rapport prévu à l'article L. 225-37 du Code de commerce, en application de la loi du 3 juillet 2008 transposant la directive communautaire 2006/46/CE du 14 juin 2006, en indiquant, dans ce rapport, conformément à l'article 22 du Code Afep/Medef, pour celles des préconisations qui ne sont pas mises en œuvre, les raisons pour lesquelles, elles ne le sont pas.

La société est en conformité avec la quasi-totalité des recommandations du Code Afep/Medef. La seule exception concerne le terme du contrat de travail du mandataire social :

Code Afep/Medef	Préconisation non mise en œuvre
Terme du contrat de travail en cas de mandat social	Explication en section 16.6

Le Code Afep/Medef est disponible sur le site [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com).

### 16.11. PARTICIPATION DES ACTIONNAIRES À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Les modalités de participation sont décrites aux articles 11, 27 et 29 des statuts de GET SA, tels que résumés en section 21.2 du présent Document de Référence.

Les assemblées d'actionnaires générales ou spéciales sont convoquées et délibèrent dans les conditions prévues par la loi. Les assemblées générales sont convoquées par le conseil d'administration. Elles sont réunies au siège social ou en tout autre lieu indiqué dans la convocation.

Tout actionnaire peut participer aux assemblées, quel que soit le nombre d'Actions qu'il détient, personnellement, par mandataire, ou par correspondance sur justification de son identité et de l'enregistrement comptable des titres au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure, heure de Paris, soit dans les comptes de titres nominatifs purs de GET SA, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité.

# 17. RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

17.1.	ORIGINE ET DÉVELOPPEMENTS DE LA RSE DE GROUPE EUROTUNNEL	112
17.2.	INFORMATIONS SOCIALES	113
17.2.1	L'emploi	113
17.2.2	Organisation du travail	117
17.2.3	Relations sociales	118
17.2.4	Santé et sécurité	120
17.2.5	Formation	121
17.2.6	Diversité et égalité des chances	122
17.2.7	Conventions internationales	123
17.2.8	Participations et stock options	123
17.2.9	Participation des salariés	123
17.3.	INFORMATIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS SOCIÉTAUX EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	124
17.3.1	Engagement sociétal : le rapprochement des intérêts du Groupe et de ceux de la communauté	125
17.3.2	Bonnes pratiques d'affaires : être un acteur loyal et responsable	127
17.3.3	Consommateurs : respecter l'ensemble des intérêts de nos clients	128
17.3.4	Droits humains	128
17.4.	INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES	129
17.4.1	Politique générale en matière environnementale	129
17.4.2	Prévention des risques, des pollutions et gestion des déchets	131
17.4.3	Utilisation durable des ressources	132
17.4.4	Changement climatique	133
17.4.5	Protection de la biodiversité	134
17.5.	INDICES	135
17.6.	ATTESTATION DE PRESENCE ET RAPPORT D'ASSURANCE MODEREE DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIETALES PUBLIEES DANS LE RAPPORT DE GESTION 2012 DE GROUPE EUROTUNNEL S.A.	135

## 17.1. ORIGINE ET DÉVELOPPEMENTS DE LA RSE DE GROUPE EUROTUNNEL

La Responsabilité Sociale de l'Entreprise (RSE) s'entend comme la contribution volontaire de celle-ci aux objectifs du Développement durable. Groupe Eurotunnel manifeste cette attention par la prise en considération des préoccupations sociales, environnementales et économiques dans les activités de l'entreprise ainsi que dans ses interactions avec les différentes parties prenantes (dont ses salariés, clients, fournisseurs, actionnaires, investisseurs, les collectivités territoriales, administrations, associations et communautés).

Dès l'origine (et avant même l'émergence du concept de RSE), le projet de Liaison Fixe transmanche, activité historique de Groupe Eurotunnel, avait associé logique économique, aménagement du territoire et éco-responsabilité :

- Ainsi, le système de transport choisi limite par nature les impacts négatifs sur l'environnement : l'ouvrage a été foré 50 mètres sous le lit de la Manche, évitant toute interaction avec l'écosystème marin ; le mode ferroviaire, l'un des plus économes en consommation d'énergie, a été retenu ; la traction électrique qui a été adoptée, est un facteur majeur de réduction de l'empreinte carbone de l'activité.
- D'un point de vue économique et social, la réalisation et l'exploitation de la Liaison Fixe ont facilité et accéléré les échanges entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni : plus de 300 millions de voyageurs et 278 millions de tonnes de marchandises ont transité par le Tunnel depuis son ouverture, en 1994, faisant de ce système de transport un « lien vital ». L'impact sur les territoires reliés, notamment les régions du Nord-Pas-de-Calais et du Kent est patent, à la fois en terme d'aménagement du territoire (LGV, autoroutes...) et d'emplois directs, indirects et induits générés<sup>(1)</sup>.
- Dans ce domaine d'ailleurs, les Concessionnaires ont officiellement été chargés par les pouvoirs publics français d'une mission d'aménageur. C'est à ce titre que les Concessionnaires ont progressivement transformé les réserves foncières dont ils avaient été doté en une Zone d'aménagement concerté (ZAC) où se sont installés un pôle d'activités de loisirs, plusieurs hôtels, un pôle tertiaire, une clinique ainsi que le dixième plus important centre commercial de France (Cité-Europe), lesquels constituent des atouts supplémentaires pour le territoire et la communauté.

A partir de 1994, date de la mise en service du Tunnel, les Concessionnaires ont poursuivi leur engagement dans la voie du Développement durable continuant, au fil des années, à améliorer leur bilan carbone notamment en s'équipant d'un dispositif autorisant l'alimentation électrique par la France où l'énergie est décarbonée ou en augmentant la capacité de ses Navettes Camions à 32 véhicules au lieu de 30, sans coût énergétique supplémentaire. Les Concessionnaires ont aussi mis en place des politiques d'économie d'énergie, de gestion des déchets, de traitement de l'eau, de contrôle du bruit en pointe. Le site de Coquelles a été ouvert à la production d'énergie renouvelable, grâce à l'installation d'éoliennes. Le bilan en termes de maintien et de développement de la biodiversité est remarquable sur les sites en France, comme en Angleterre et la promesse de rendre à la nature les espaces qui avaient accueillis le « chantier du siècle » a été tenue. Enfin, les Concessionnaires n'ont eu de cesse de sensibiliser de manière répétée leurs clients, fournisseurs et salariés aux enjeux environnementaux.

Depuis 2009, Groupe Eurotunnel SA bâtit un groupe, étendu aux activités de gestions 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, celui-ci œuvre pour une évolution nécessaire des modes de transport et offre une large gamme de prestation de services à caractère durable.

Les développements les plus récents de Groupe Eurotunnel (formation aux métiers ferroviaires, interconnexion des réseaux électriques français et britannique, affrètement maritime...) prennent, eux aussi, en compte 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.

La mise en place d'un système de *reporting* dévolu à la RSE et commun à l'ensemble des entités du Groupe a constitué une des premières étapes du redéploiement de la stratégie RSE, sous l'impulsion du comité stratégie et développement durable constitué au sein du conseil d'administration, comme indiqué dans le chapitre 16 du présent Document de Référence. Au titre de l'exercice 2011, le Groupe s'était efforcé de fournir, chaque fois que cela avait été possible et pertinent, des informations couvrant l'ensemble des activités du Groupe.

Pour l'exercice 2012, Groupe Eurotunnel SA a entrepris de formaliser, structurer, valider, et diffuser la politique de RSE dans le Groupe et ses entités. Le Groupe a pris les dispositions pour être en mesure de fournir pour l'exercice 2012, des informations complètes et consolidées, en élargissant la démarche de reporting RSE aux filiales et en homogénéisant les outils et méthodes de collecte des informations. L'organisation et le détail des modalités de ce reporting figurent dans la note méthodologique jointe en annexe du présent

<sup>(1)</sup> 8 500 emplois selon l'étude d'impact conduite en 2004 avec le Syndicat mixte de la Côte d'Opale, l'Université du Littoral et de la Côte d'Opale et l'Université du Kent à Canterbury.

Document de Référence. Dans ce chapitre, la notion de périmètre Groupe s'entend Groupe Eurotunnel SA et l'ensemble de ses filiales à l'exception du segment maritime.

L'exercice 2012 signe une structuration et une fiabilité croissante de l'information relative à la RSE, le périmètre de l'information extra-financière matérialisée par la mise en place d'un référentiel et de sa vérification par un tiers – commissaire aux comptes – ayant été étendu pour l'exercice 2012, à celui de l'information financière (hors activités maritimes). Parallèlement, avec la revue des modalités du reporting extra-financier par le comité d'audit, on relève une intégration croissante de la RSE dans les travaux du comité d'audit, qui, par ailleurs, l'avait déjà intégrée dans la revue des risques, sous l'angle des risques environnementaux et sociaux.

En conformité avec le cadre réglementaire et afin d'obtenir un avis externe sur la fiabilité et la robustesse des processus de remontée et de traitement des données RSE, le Groupe a demandé à ses Commissaires aux Comptes de mettre en œuvre des diligences visant à attester la présence des informations telles que listées à l'article R 225-105-1 du Code de commerce et à émettre un rapport exprimant une assurance modérée sur la sincérité de ces informations sur le périmètre Groupe qui figureront dans le rapport de gestion. Le rapport des Commissaires aux Comptes figure à la section 17.6 du présent Document de Référence. Une note méthodologique reprenant les principes de reporting, choix des indicateurs, collecte des informations et précisions méthodologiques sur les indicateurs collectés figurent en annexe III du présent Document de Référence.

La politique de RSE du Groupe ne bénéficie pas de budget dédié ou d'investissements spécifiques : les dépenses liées à la politique de RSE sont imputées sur le budget de fonctionnement des entités ou départements concernés. L'objectif est de faire de la RSE une composante essentielle de l'ensemble des activités du Groupe.

L'entreprise communique sa politique de RSE par voie hiérarchique, utilisant de facto les mêmes canaux que ceux utilisés pour communiquer les orientations stratégiques du Groupe.

## 17.2. INFORMATIONS SOCIALES

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. Les politiques ressources humaines sont élaborées pour reconnaître l'apport de chaque salarié, compte tenu de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et de ses performances individuelles.

Les membres du personnel dont l'activité est rattachée à la Liaison Fixe sont essentiellement des salariés d'ESGIE en ce qui concerne la France, l'Allemagne, les Pays-Bas et l'Espagne. Pour le Royaume-Uni, les personnes sont employées par ESL. Les salariés relevant des activités de transport de fret ferroviaire et de gestion des infrastructures portuaires sont employés au sein des filiales Europorte. Les membres du personnel peuvent également être détachés auprès d'autres sociétés du Groupe. La société employeur facture ensuite à chacune des sociétés du Groupe les charges de personnel qui lui incombent. Une partie des cadres dirigeants du Groupe sont salariés de GET SA.

### 17.2.1 L'EMPLOI

#### a) Effectifs et répartition géographique

Nombre de personnes	France	Royaume-Uni	Total
Au 31 décembre 2012	2 384	1 278	3 662
Au 31 décembre 2011	*2 298	1 169	*3 467

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

La croissance de l'effectif en 2012 est liée au développement des activités du Groupe. La répartition géographique est globalement constante avec 65 % de l'effectif employé en France et 35 % au Royaume-Uni (2011 : 66 % et 34 % respectivement).

**b) Répartition des effectifs hommes/femmes**

Nombres de personnes	Hommes	Femmes
Au 31 décembre 2012	2 908	754
Au 31 décembre 2011	*2 755	*712

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

En 2012, le personnel féminin du Groupe est de 20,6 % de l'effectif total (2011 : 20,5 %). Cette répartition s'explique par la spécificité des métiers du Groupe et notamment ceux de la maintenance ferroviaire.

**c) Répartition des effectifs par tranches d'âges**

Nombre de personnes	< 25 ans	25 à 29 ans	30 à 34 ans	35 à 39 ans	40 à 44 ans	45 à 49 ans	50 à 54 ans	55 à 59 ans	60 à 64 ans	65 ans et plus
Au 31 décembre 2012	146	317	291	459	852	665	479	314	123	16
Au 31 décembre 2011	114	264	*284	504	854	609	436	286	109	7

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

**d) Recrutement**

Fidèle à ses valeurs, Groupe Eurotunnel attache une grande importance, dans le processus de recrutement, à l'ouverture culturelle des candidats, à leur capacité à travailler en équipe et à leur envie d'entreprendre.

La politique de recrutement vise à doter le Groupe des meilleures compétences pour accompagner son développement. Comme indiqué au chapitre 4 du présent Document de Référence, le Groupe a mis en place différentes mesures en réponse au risque de décalage entre le développement de ses activités et les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre sa stratégie.

La politique de recrutement continue à s'établir dans un contexte maîtrisé en adaptant le niveau des effectifs aux justes besoins créés par les activités. En 2012, le Groupe a augmenté en particulier le nombre de conducteurs de train dans le segment fret ferroviaire.

Nombres de personnes	Emploi à durée indéterminée	Emploi à durée déterminée	Total
2012	373	83	456
2011	347	37	384

**e) Départs**

Nombre de personnes	Licenciement	Licenciement économique	Rupture conventionnelle et accord mutuel	Démission	Départ à la retraite	Contrat arrivé à son terme	Transfert Intragroupe	Période d'essai non concluante	Décès	Total
2012	48	9	11	54	16	54	37	29	3	261
2011	19	*13	22	52	19	20	*16	33	3	197

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

Dans le contexte actuel et dans le cadre du développement des activités du Groupe, il n'est pas envisagé de plan de réduction des effectifs et de sauvegarde de l'emploi.

**f) Taux de rotation du personnel**

Au cours de l'exercice 2012, le taux moyen de rotation du personnel pour le Groupe s'est établi à 5,5 (2011 : 4,7<sup>(1)</sup>). Ce taux est notamment affecté par le départ de personnels recrutés en cours d'année par les filiales françaises d'Europorte et dont la formation n'a pas été concluante.

<sup>(1)</sup> Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

### g) Rémunération

Le Groupe s'attache à valoriser et récompenser de manière équitable la contribution de chacun aux succès de l'entreprise.

#### Liaison Fixe

L'entreprise a mis en place une structure de classification qui se décompose en grades et échelons auxquels correspond une fourchette de rémunération. Cette information est disponible sur le site intranet de l'entreprise.

La négociation salariale de janvier 2012 menée pour ESGIE avait permis d'aboutir à un accord unanime avec les organisations syndicales. L'ensemble des salariés d'ESGIE avait bénéficié d'une augmentation collective du salaire de base (avec la garantie d'une attribution d'une somme minimale de 50 euros bruts par mois) et de toutes les primes liées aux conditions de travail, de 2,6 % à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2012.

Pour l'année 2013, un accord majoritaire a été conclu avec les organisations syndicales. L'ensemble des salariés d'ESGIE a bénéficié d'une augmentation collective de 1,5 % du salaire de base et de toutes les primes liées aux conditions de travail à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013. Cette augmentation a été négociée sur la base des chiffres de l'inflation en France.

Au Royaume-Uni, la date de revue et d'augmentation des salaires pour ESL est fixée au 1<sup>er</sup> avril. En 2012, la direction et l'organisation syndicale *Unite* avaient négocié une augmentation collective des salaires et primes de conditions de travail de 3,75 %. Cette augmentation a été négociée sur la base des chiffres de l'inflation au Royaume-Uni. La direction et *Unite* ont conclu les négociations salariales 2013 le 22 février 2013 avec une offre que l'organisation syndicale est prête à recommander à ses membres. Celle-ci inclut une augmentation du salaire de base de 3 % et un nouveau plan de bonus basé sur les volumes et la qualité de service. Le résultat du vote est attendu le 22 mars 2013.

La gestion prévisionnelle des emplois et compétences s'appuie en France pour les salariés non cadres d'ESGIE, sur un dispositif appelé « parcours de métier » qui associe les objectifs de l'entreprise et les attentes des salariés, à savoir :

- évoluer dans un système qui permet un développement et une progression tout au long du parcours professionnel dans l'entreprise, ainsi qu'une visibilité sur l'ensemble de la carrière ;
- offrir à l'ensemble du personnel des possibilités similaires d'évolution dans son métier en assurant à chacun un traitement équitable ;
- ouvrir la totalité des métiers de l'entreprise ; et
- mettre en place un processus d'évaluation fiable et contrôlé assurant l'équité de traitement.

Au Royaume-Uni, la structure de rémunération est basée sur le « *Rate for the job* », suite à l'accord conclu avec l'organisation syndicale *Unite* en juillet 2007.

Ainsi, 469 salariés d'ESGIE ont bénéficié d'une augmentation autre que l'augmentation collective, au cours de l'année 2012 : 90 au titre d'augmentations individuelles, 340 au titre de l'application de parcours de métiers/plan de carrière et 39 à l'occasion de promotions. De même, 83 salariés d'ESL ont vu leur rémunération progresser au cours de l'année 2012, hors augmentation collective : 35 dans le cadre du dispositif « *Rate for the job* », 13 à l'occasion de promotions et 35 dans le cadre d'augmentations individuelles.

Un système de bonus reposant pour moitié sur des indicateurs de sécurité et de qualité de service et pour moitié sur le résultat de *cash flow* peut se traduire par une prime d'un montant maximum de 6 % des salaires annuels de base pour l'ensemble du personnel ESGIE/ESL. Pour l'année 2012, les résultats se sont traduits par un bonus opérationnel de 2 % et un bonus financier de 3 %, soit un bonus général 5 %. Un *management bonus* est versé au personnel cadre, à concurrence d'un pourcentage du salaire qui évolue avec le niveau hiérarchique. Les indicateurs retenus sont les mêmes que ceux du bonus de base, mais avec un poids plus important pour l'indicateur relatif au résultat financier.

Un accord d'intéressement en vigueur pour le personnel ESGIE depuis janvier 2007 a été renouvelé en janvier 2010, pour une période de trois ans en retenant des indicateurs de performance reposant sur la perception de la qualité de service par les clients. Pour l'année 2012, le personnel a perçu un montant de 1 330 euros par employé au titre notamment de ce dispositif.

Le dispositif légal d'intéressement n'est pas transposable au Royaume-Uni, mais les salariés d'ESL bénéficient d'un système de prime collective assis sur des indicateurs identiques avec un paiement moyen de 443 livres par employé en 2012.

L'objectif essentiel des différents dispositifs est l'amélioration de la performance de l'entreprise au travers de l'évolution des compétences et des comportements de son personnel.



**Europorte**

En 2012, les salariés de Socorail ont bénéficié d'une augmentation collective de salaires et de revalorisations des primes de l'ordre de 2,5 % ainsi que de la mise en place d'un bonus lié à la prime de motivation, des tickets-restaurant et une revalorisation du panier. L'accord d'intéressement a été renégocié en 2012, les items pris en compte pour le calcul de la prime d'intéressement sont basés pour 50 % sur des objectifs financiers et pour 50 % sur le taux d'absentéisme et le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt.

Les salariés d'EPF ont bénéficié d'une augmentation collective de salaires et d'une revalorisation de certaines primes liées à la production de 2,5 %.

L'accord d'intéressement mis en place en 2011 pour trois années a conduit au versement d'une prime d'intéressement en 2012 calculée pour moitié sur les résultats financiers de l'entreprise Europorte France et, pour moitié, sur les résultats de production des trains ainsi que le taux de fréquence des accidents du travail.

La gestion prévisionnelle des emplois et compétences s'appuie en France pour les salariés non cadres sur un accord en cours de négociation (Socorail) qui associe les objectifs de l'entreprise et les attentes des salariés, à savoir :

- évoluer dans un système qui permet un développement et une progression tout au long de la carrière dans l'entreprise, ainsi qu'une visibilité sur l'ensemble de la carrière ;
- ouvrir la totalité des métiers de l'entreprise ;
- mettre en place un processus d'évaluation fiable et contrôlé visant à assurer l'équité de traitement.

L'objectif essentiel de ces dispositifs est l'amélioration de la performance de l'entreprise au travers de l'évolution des compétences et des comportements de son personnel.

Pour Europorte France, le projet concernant la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences a été finalisé et mis en place en 2012. Dans un second temps, cet accord devra être harmonisé avec l'accord de branche en ce qui concerne les classifications dans les entreprises de fret ferroviaire actuellement en cours de finalisation.

Pour GBRf, un accord salarial d'une durée de trois ans, du 1<sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2013, a été conclu avec le syndicat représentant les conducteurs de train et les personnels au sol, ASLEF. Au titre de cet accord, l'ensemble des salariés y compris les salariés non syndiqués, a bénéficié d'une augmentation collective des salaires de 3,72 % en ligne avec l'indice *Retail Price Index* en 2012.

**Indicateur : masse salariale brute**

EN MILLIERS	€	£
2012	89 662	49 061
2011	*82 030	42 228

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

**Indicateur : charges salariales**

EN MILLIERS	€	£
2012	21 535	9 861
2011	19 134	*8 861

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

**h) Main d'œuvre extérieure à l'entreprise**

Les filiales du Groupe ont recours au travail temporaire principalement dans le cadre de remplacements de salariés absents pour maladie ou congés, ou pour gérer des pointes de trafic exceptionnelles. Elles tendent à faire appel à des sous-traitants pour gérer les activités ne relevant pas de leurs cœurs de métier ou nécessitant des compétences spécifiques.

**Indicateur : effectif moyen mensuel intérimaire**

2012	170,3
------	-------

**Indicateur : charges de sous-traitance**

EN MILLIERS	€	£
2012	82 341	3 382
2011	74 374	2 656

## 17.2.2 ORGANISATION DU TRAVAIL

**a) Temps de travail**

L'organisation du temps de travail vise à permettre à l'entreprise – et en particulier à la Liaison Fixe – de fonctionner 24h sur 24 toute l'année.

Pour les salariés en France, la durée hebdomadaire du travail peut varier sur tout ou partie de l'année à condition que sur un an, cette durée n'excède pas en moyenne 35 heures (à l'exception de certains cadres supérieurs et dirigeants) et, en tout état de cause, le plafond de 1 600 heures au cours de l'année. La durée moyenne est calculée sur la base de la durée légale hebdomadaire diminuée des heures correspondant aux jours de congés légaux et aux jours fériés.

Au Royaume-Uni, pour la Liaison Fixe, les heures de travail sont établies par l'entreprise afin également de permettre l'optimisation de la qualité du service. Le contrat de travail stipule que la durée hebdomadaire moyenne de travail est de 37 heures (ou 1 924 heures par an) selon le contrat individuel et les accords avec *Unite*. La durée de travail des salariés des établissements européens varie selon les règles en vigueur dans le pays où ils travaillent.

Le travail des salariés postés est organisé sur la base de roulements diversifiés, en fonction des activités, de manière à assurer la flexibilité nécessaire à l'optimisation de la qualité du service.

En ce qui concerne GBRf, les salariés sur le terrain travaillent en équipe pour une durée moyenne de 35 heures par semaine réparties sur quatre jours ou, pour le personnel administratif, 37 heures par semaine réparties sur cinq jours. Pour le personnel sur le terrain, la durée hebdomadaire du travail peut varier sur tout ou partie de l'année à condition que sur un an cette durée n'excède pas 1 826 heures, que les périodes de travail n'excèdent pas douze heures et que soient respectées des périodes de repos fixes. Un suivi des heures travaillées est en place pour garantir leur bonne répartition.

**Indicateur : répartition du temps de travail**

Répartition de l'effectif	Horaires décalés	Horaires administratifs
2012	66,0 %	34,0 %
2011	*63,7 %	*36,3 %

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

Répartition de l'effectif	Temps partiel	Temps plein
2012	5,7 %	94,3 %
2011	5,9 %	94,1 %

**b) Heures supplémentaires**

Aucune entité du Groupe n'a recours de manière systématique aux heures supplémentaires. Le recours aux heures supplémentaires constaté correspond à des aléas inhérents à une activité de transport et à son organisation opérationnelle.

**Indicateur : nombre d'heures supplémentaires**

	2012	2011
Nombre d'heures supplémentaires	208 180	*163 253

\* Ajustement du chiffre publié dans le Document de Référence 2011 suite au changement de la définition de cet indicateur.

**c) Absentéisme**

	2012	2011
Taux d'absentéisme	3,3	*3,7

\* Ajustement du chiffre publié dans le Document de Référence 2011 suite au changement de la définition de cet indicateur.

La principale cause de l'absentéisme est la maladie, autre que la maladie professionnelle.

Au cours de l'année 2012, sept dossiers de demande de reconnaissance de maladie professionnelle concernant les activités des salariés du Groupe ont été établis (quatre pour la Liaison Fixe, trois pour Europorte). Ces dossiers font l'objet d'une instruction classique de la part des services sociaux et ne présentent pas entre eux de point commun particulier nécessitant la mise en place d'une démarche spécifique par l'entreprise.

## 17.2.3 RELATIONS SOCIALES

**a) L'organisation du dialogue social****Liaison Fixe**

Dans le cadre de sa politique sociale, ESGIE/ESL développent un dialogue permanent avec les instances représentatives du personnel que sont le comité d'entreprise français et le *company council* britannique. Le comité d'entreprise se réunit en moyenne une fois par mois et le *company council*, une fois tous les deux mois. En outre, une instance binationale représentative du personnel ESGIE/ESL se réunit au moins une fois par an pour être informée ou consultée sur les questions transnationales relatives à l'activité de l'entreprise.

En France, un projet d'entreprise baptisé « GPS 2012 » destiné à poursuivre l'enquête Agora menée en 2007, a permis aux salariés de s'exprimer sur leur environnement de travail et d'identifier un certain nombre d'actions en vue d'améliorer la qualité de vie au travail et de faciliter la communication entre le personnel et l'encadrement. Des plans d'actions spécifiques sont en cours de mise en place pour concrétiser cette démarche.

Par ailleurs, ESGIE n'a connu aucun mouvement de grève au cours de l'année 2012.

Au Royaume-Uni, un projet d'entreprise baptisé « *Shaping Our Future* » destiné à améliorer les relations sociales a été lancé en 2011 avec pour but premier d'assurer l'engagement du personnel dans l'entreprise au travers du dialogue, de la communication et de la consultation. Ce programme a permis en 2012 d'améliorer la communication, de renforcer la structure existante de forums locaux et de continuer la formation du personnel d'encadrement.

Le syndicat *Unite* a proposé à ses membres un mouvement de grève en juillet 2012 suite au licenciement d'un conducteur pour faute grave. Un vote unanime a conduit au rejet de toute forme d'action.

**Europorte**

Europorte France, Socorail et Europorte Proximité ont également développé une politique de dialogue permanent avec leurs instances représentatives du personnel. Ainsi en 2012, Socorail a organisé 12 réunions de ses comités hygiène et sécurité, 52 réunions avec les délégués du personnel et 45 réunions avec le comité d'entreprise. Europorte France a organisé quatre réunions de son comité hygiène et sécurité, 35 réunions avec les délégués du personnel et 12 réunions avec le comité d'entreprise. Europorte Proximité a organisé deux réunions de son comité hygiène et sécurité et 19 réunions avec les délégués du personnel.

GBRf a mis en place deux instances représentatives. Le *Stakeholder Business Forum* réunit des représentants de l'intégralité des salariés (syndiqués ou non) que ce soit le personnel administratif ou bien les équipages par région. La direction y est représentée par le directeur général, le directeur de la production, le directeur financier, ainsi que le responsable des ressources humaines. Le *Union Company Council* ne concernant que les personnels syndiqués, réunit des représentants syndicaux du *Company Council* et des cadres supérieurs. Ce forum est alimenté des échanges des réunions locales de cette instance qui ont aussi lieu tous les deux mois avec les représentants syndicaux et le personnel d'encadrement régional. Enfin, sur un cycle de quatre mois, le personnel est invité par les directeurs à une réunion d'information concernant la situation de l'entreprise.

**b) Le bilan des accords collectifs****Liaison Fixe**

En France, les salariés d'ESGIE sont représentés par quatre organisations syndicales et relèvent d'un accord collectif dans le cadre d'une convention d'entreprise négociée avec ces organisations syndicales.

Au 31 décembre 2012, 1 505 salariés d'ESGIE étaient également soumis à des accords collectifs concernant notamment les 35h, le travail de nuit, la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, l'intéressement et l'égalité professionnelle.

Le renouvellement des instances représentatives du personnel, comité d'entreprise et délégués du personnel, s'est déroulé en décembre 2010, les représentants du personnel étant élus pour une durée de quatre ans.

Au Royaume-Uni, en vertu d'un accord volontaire de représentation syndicale unique signé en 2000 par ESL avec l'organisation syndicale *Unite*, l'ensemble des salariés d'ESL (à l'exception de l'encadrement) est représenté par *Unite* lors des négociations collectives, les salariés étant toutefois autorisés à adhérer à l'organisation syndicale de leur choix aux fins de leur représentation individuelle dans la mesure où ils souhaitent rejoindre une organisation syndicale.

### **Europorte**

Au 31 décembre 2012, en France, tous les salariés des filiales françaises d'Europorte étaient soumis à des accords collectifs. Les salariés sont représentés par quatre organisations syndicales et relèvent de trois conventions collectives : la convention collective de la Métallurgie Meurthe et Moselle pour Socorail, l'accord de branche du Fret Ferroviaire pour Europorte France et la convention collective des Voies Ferrées d'Intérêt Local pour Europorte Proximité.

Dans le cadre de sa politique sociale, Europorte développe un dialogue permanent avec les instances représentatives du personnel que sont les comités d'établissements et les délégués syndicaux.

Les évolutions récentes de la législation sociale ont favorisé l'établissement d'un dialogue social particulièrement dense en France au cours de l'année 2012. Outre les négociations annuelles sur les salaires, des discussions se sont tenues avec les instances représentatives du personnel sur de nombreux thèmes : (i) accord sur la distribution d'actions gratuites dans le cadre du partage des bénéfices, (ii) l'emploi des seniors, débouchant sur la mise en place d'un plan d'action sur trois ans, pour Europorte France, Socorail et Europorte Proximité ; (iii) harmonisation de la couverture prévoyance avec l'accord national interprofessionnel du 11 janvier 2008 et ses avenants ; (iv) accord d'intéressement Europorte France ; (v) avenant à l'accord d'intéressement Socorail ; et (vi) négociation en cours concernant la pénibilité. Sur ce sujet, Socorail mettra en place un accord d'entreprise et Europorte France mettra en place un plan d'action.

Pour GBRf, un accord salarial d'une durée de trois ans, du 1<sup>er</sup> avril 2010 au 31 mars 2013, a été conclu avec le syndicat des conducteurs de train, ASLEF, pour les équipages et le personnel au sol.

Europorte n'a connu aucun conflit collectif au cours de l'année 2012.

### **c) Les œuvres sociales**

#### **Liaison Fixe**

Le comité d'entreprise, auquel ESGIE verse 0,8 % de sa masse salariale brute retraitée, a perçu au titre de l'année 2012, pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales 450 889,60 euros. ESGIE contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale brute, au budget de fonctionnement du comité d'entreprise, soit 112 722,40 euros.

Le *company council*, auquel ESL verse 0,8 % de sa masse salariale brute retraitée, a perçu en 2012, pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales 205 513,16 livres. ESL contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale brute, au budget de fonctionnement du *Company Council*, soit 51 378,29 livres sterling.

#### **Europorte**

Au titre de l'exercice 2012, Socorail a versé 0,6 % de sa masse salariale annuelle brute au comité d'entreprise pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales, dont 0,2 % au titre du fonctionnement du comité d'entreprise. Europorte France verse 0,2 % de sa masse salariale annuelle brute au comité d'entreprise pour son budget de fonctionnement, et 0,3 % pour son budget œuvres sociales. Europorte Proximité verse 0,5 % de sa masse salariale annuelle brute au comité d'entreprise pour la gestion de ses œuvres sociales.

GBRf organise régulièrement des activités pour permettre à ses salariés et leurs familles de se retrouver en dehors du travail notamment pour des journées d'activités, des matches de football et des diners récompensant le personnel ayant une ancienneté importante, ainsi que des festivités liées à la mise en service de locomotives sur tout le Royaume-Uni. Ces activités ont été financées en 2012 par GBRf à concurrence de 104 479 livres sterling.

### 17.2.4 SANTÉ ET SÉCURITÉ

La sécurité, au cœur de la conception même de la Liaison Fixe, est restée un principe opérationnel intangible pour l'ensemble du Groupe.

Le comité de sécurité et sûreté du conseil d'administration décrit au chapitre 16 du présent Document de Référence, relayé par les directions sécurité et sûreté des différentes entités du Groupe, veille à ce que les dispositifs appropriés à la sécurité des clients, des salariés, des sous-traitants et de l'ensemble des parties prenantes soient en place.

L'ensemble des performances sécurité fait l'objet d'un suivi régulier dans le cadre d'une recherche d'amélioration continue et de mise en place d'actions correctives éventuellement nécessaires.

#### **a) Conditions de santé et de sécurité au travail**

L'ensemble des événements de sécurité est enregistré et analysé afin de faire l'objet de recommandations puis de plans d'actions.

##### **Liaison Fixe**

En 2012, les initiatives en matière de maîtrise de la sécurité ont été les suivantes :

- création d'une zone d'isolement de la caténaire sur les quais de chargement ;
- renforcement de la défense incendie en voie d'urgence ;
- formation sécurité du personnel d'encadrement notamment pour ceux ayant changé de fonction et pour les nouveaux arrivants ;
- réalisation d'un diagnostic pénibilité préalablement à la formalisation d'un accord / plan d'action de prévention de la pénibilité ;
- renforcement des contrôles vis-à-vis des activités sous traitées (amener la performance sécurité des sous-traitants à un niveau au moins équivalent à celui du Groupe reste une priorité) ;
- réédition d'une journée sécurité propice aux échanges et au renforcement de la sécurité vis-à-vis des collaborateurs (visites sur le terrain et forums de discussions).

Les rapports d'enquêtes internes des événements de sécurité les plus significatifs sont débattus au Comité de Sécurité de la CIG. Par ailleurs, différents indicateurs de sécurité sont suivis en continu pour veiller à l'amélioration de la performance globale, notamment : (i) l'indicateur de sécurité collective et individuelle du système de transport, et (ii) l'indicateur de sécurité des salariés et sous-traitants. L'intégration d'indicateurs de sécurité au calcul du bonus, comme indiqué à la section 17.2.1 g) montre toute l'importance attachée par le Groupe à ces questions.

##### **Europorte**

En 2012, les initiatives suivantes en matière de maîtrise de la sécurité ont été prises :

- le renforcement du suivi des compétences et des habilitations, notamment par la mise en place d'un outil informatique de gestion des habilitations du personnel exerçant des fonctions de sécurité ;
- la mise en place d'outils d'analyse des événements communs à l'entreprise, par la formation des cadres de première ligne ;
- 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 (visites sur le terrain, forums de discussion).

L'ensemble des événements de sécurité est enregistré et analysé afin de faire l'objet de recommandations et d'être suivi de plans d'actions. Par ailleurs, différents indicateurs de sécurité sont suivis en continu pour veiller à l'amélioration de la performance globale, notamment (i) l'indicateur de sécurité des circulations ferroviaires, et (ii) l'indicateur de sécurité des salariés Europorte, le mode de calcul de cet indicateur étant identique à celui de la Liaison Fixe.

#### **b) Accords avec organisations syndicales/représentants du personnel**

##### **Liaison Fixe**

En France, un accord sur la prévention et le traitement des risques psychosociaux dans l'entreprise est en vigueur depuis le 2 mars 2010 pour une durée de trois ans. Les négociations pour un renouvellement auront lieu en 2013.

De plus, au cours de l'année 2012, trois accords majoritaires ou unanimes ont été signés avec les organisations syndicales concernant, la gestion prévisionnelle des emplois et compétences, la prévention de la pénibilité au travail et l'exercice du droit syndical.

##### **Europorte**

Comme indiqué au paragraphe 17.2.3. b) ci-dessus, un accord concernant la pénibilité est en cours de négociation pour Europorte en France.

**c) Indicateurs de sécurité au travail**

Accidents du travail avec arrêt (%)	Taux de fréquence	Taux de gravité
2012	10,8	0,4
2011	*6,9	0,3

\* Ajustement du chiffre publié dans le Document de Référence 2011 suite au changement de la définition de cet indicateur.

L'augmentation du taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt du Groupe provient principalement de l'augmentation enregistrée pour Europorte en 2012 où une grande partie des accidents déclarés correspond à des situations dans lesquelles une douleur est ressentie par le personnel sans qu'elle ait un lien direct avec les tâches à réaliser. Les arrêts de travail occasionnés sont courts et n'affectent pas corrélativement le taux de gravité. Les actions décrites au paragraphe a) ci-dessus ont été engagées en 2012 et continuent en 2013.

**17.2.5 FORMATION**

Le Groupe, qui opère dans un contexte de métiers à haute technicité, consacre un budget important à la formation des salariés, afin d'accompagner en permanence les évolutions et les parcours professionnels.

Donner aux salariés les compétences et les moyens de contribuer aux évolutions des activités de l'entreprise constitue l'axe principal de la politique de formation du Groupe. Renforcer une culture commune dans le domaine de la sécurité et améliorer l'adaptation des salariés à leur poste de travail constituent les priorités du Groupe dans le domaine de la formation.

Groupe Eurotunnel a créé le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (CIFFCO), un organisme de formation qui participe au développement du fret ferroviaire et des opérateurs ferroviaires de proximité. Il met en œuvre des actions de formation dédiées essentiellement à des activités du domaine ferroviaire sur le réseau ferré national ou sur d'autres réseaux. 9 593 jours de formation du domaine ferroviaire (conduite, mais aussi fonctions de sécurité de l'exploitation, de la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant) ont été dispensés par le CIFFCO en 2012.

**Liaison Fixe**

Le bilan formation d'ESGIE pour 2012 permet d'établir que 36 016 heures de formation ont été dispensées, soit 5 145 jours, à 1 094 salariés. Le montant des dépenses de formation s'élève à 1 368 652 euros (coûts salariaux stagiaires / formateurs et coût des formations réalisées en externe). La part de la formation dispensée par des moyens internes représente 64 % du volume total des formations. 80 % des formations dispensées sont des actions d'adaptation au poste de travail ou liées à l'évolution ou au maintien dans l'emploi. Près de 63 % des heures de formation ont été suivies par du personnel des services exploitation, 31 % de la division maintenance et 6 % par les autres services.

Le montant des contributions obligatoires de formation professionnelle continue versé en 2012 au titre de l'exercice 2011 s'élève à 399 839 euros.

Le bilan formation d'ESL pour 2012 permet d'établir que 21 220 heures de formation ont été dispensées, soit 3 031 jours, à 679 salariés. La formation a été dispensée par des moyens internes à hauteur de 68 %. Le montant des dépenses de formation s'élève à 614 625 euros (coûts salariaux stagiaires / formateurs et coût des formations réalisées en externe). Près de 67 % des heures de formation ont été suivies par du personnel des services exploitation, 26 % de la division maintenance et 7 % par les autres services.

**Europorte**

Le bilan formation de Socorail pour l'exercice 2012 permet d'établir que 10 799 heures de formation ont été dispensées, soit 1 543 jours (2011 : 8 957 heures et 1 279 jours). Pour Europorte France : le bilan formation en cours permet d'établir que 46 375 heures de formation ont été dispensées, soit 6 625 jours (2011 : 17 763 heures et 2 537 jours). Pour Europorte Proximité : le bilan formation en cours permet d'établir que 130 heures de formation ont été dispensées, soit 19 jours (2011 : 392 heures et 56 jours).

Le total Groupe figurant dans le tableau ci-dessous intègre les formations des conducteurs de GBRf pour 2012 qui représentent l'essentiel des formations dispensés au personnel de GBRf. Les instruments nécessaires à la collecte des autres formations sont en cours de mise en place.

**Indicateur nombre d'heures de formation**

	2012	2011
Nombre d'heures de formation	151 337	*100 219

\* Ajustement de fin d'exercice par rapport aux chiffres publiés dans le Document de Référence 2011.

## 17.2.6 DIVERSITÉ ET ÉGALITÉ DES CHANCES

**a) Égalité homme / femme**

Le Groupe s'engage à respecter et à développer l'égalité des droits et des chances entre les hommes et les femmes à toutes les étapes de la vie professionnelle notamment (i) au moment de l'embauche en veillant à respecter la mixité dans l'emploi, (ii) au niveau de la rémunération en garantissant le principe d'égalité salariale entre les hommes et les femmes, (iii) au niveau du parcours de métiers en n'appliquant aucune discrimination entre les hommes et les femmes sachant que 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 et, (iv) en garantissant l'égalité d'accès de tous les salariés à la formation professionnelle et aux dispositifs de droit individuel à la formation.

En France, un accord, relatif à l'égalité professionnelle visant à supprimer les écarts de rémunération entre les femmes et les hommes a été conclu par ESGIE avec les organisations syndicales en juin 2009. Une négociation en vue du renouvellement de cet accord a débuté en 2012 et est toujours en cours.

Pour ESL, le système de rémunération « Rate for the Job » ainsi que le système HAYS pour le personnel salarié assurent une rémunération équitable.

**b) Emploi et insertion des salariés handicapés**

Pour les entités britanniques du Groupe, il n'est pas possible de renseigner cet indicateur en l'absence de statut de « travailleur handicapé » au Royaume-Uni. Toutefois ces entités – comme toutes les entités du Groupe – appliquent une politique d'opportunités égales qui visent à assurer le traitement identique de tout salarié ou candidat.

**Liaison Fixe**

Le taux d'emploi des travailleurs handicapés (calculé par rapport aux données figurant dans la déclaration annuelle obligatoire d'emploi transmise à l'AGEFIPH) employés en France en 2012 par ESGIE est de 3,7 % (2011 : 3,6 %).

Depuis 2010, en France, un accord en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés a été mis en place pour une période triennale recouvrant les années 2011 à 2013.

ESGIE entend poursuivre ses efforts en matière d'emploi de salariés handicapés.

**Europorte**

Le taux d'emploi des travailleurs handicapés (calculé par rapport aux données figurant dans la déclaration annuelle obligatoire d'emploi transmise à l'AGEFIPH) pour Socorail et Europorte France en 2012 est de 0,5 % et 0,3 % respectivement (2011 : 0,4 % et 0,3 % respectivement). Europorte France en 2012 a embauché un salarié handicapé avec un contrat à durée indéterminée à temps plein. Chaque année, Europorte travaille en collaboration avec des ateliers de travailleurs protégés, tant au niveau de prestations de services qu'au niveau de certains travaux d'intérim.

**c) Lutte contre les discriminations**

Le Groupe emploie tous les moyens visant à 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. Groupe Eurotunnel reconnaît comme seuls critères de choix valables, les qualités professionnelles et qualifications de chacun.

Le Groupe s'engage à respecter pleinement les principes de non discrimination, tels qu'ils sont inscrits tant dans les textes constitutionnels et législatifs français (déclaration des droits de l'Homme et du citoyen, lois et décrets en vigueur) que dans les textes européens.

### 17.2.7 CONVENTIONS INTERNATIONALES

---

La politique générale de l'entreprise répond aux principes généraux du droit international (OCDE, conventions fondamentales de l'OIT, droit de l'Union européenne) ainsi qu'aux législations nationales (principalement française et britannique) qui excluent notamment toute forme de discrimination, de harcèlement, tout recours au travail forcé et au travail des enfants. En particulier, le Groupe veille au respect de la dignité de ses collaborateurs, sous-traitants, intérimaires et fournisseurs.

Groupe Eurotunnel, partageant la conviction que des pratiques commerciales fondées sur un certain nombre de principes universellement reconnus contribueront à l'émergence d'un marché mondial plus stable, plus équitable et plus ouvert et de sociétés prospères et dynamiques, a adhéré le 6 mars 2013 au Pacte Mondial des Nations Unies, principale initiative mondiale d'entreprises citoyennes qui a pour objectif premier de promouvoir la légitimité sociale des entreprises et des marchés.

### 17.2.8 PARTICIPATIONS ET STOCK OPTIONS

---

#### a) Options d'achat d'actions

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur Actions aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société GET SA et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit mois à compter de la date de ladite assemblée générale, le nombre total des options ne pouvant donner droit à un nombre total d'Actions supérieur à 3 900 000 d'une valeur nominale de 0,40 euros chacune. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé trois attributions d'options en 2010, 2011 et 2012.

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur Actions figurent en note S des comptes consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

#### b) Attributions gratuites d'Actions

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 28 avril 2011 d'un plan d'attribution gratuite d'Actions existantes, le conseil d'administration de GET SA a procédé le 26 avril 2012 à une seconde attribution d'un total de 1 102 360 Actions au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SA et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SA) à raison de 310 Actions par salarié. L'acquisition définitive de ces Actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité pour une période minimale de 4 ans.

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des Actions gratuites figurent en note S des comptes consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

### 17.2.9 PARTICIPATION DES SALARIÉS

---

#### a) Participation des salariés dans le capital de GET 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 2012, 176 750 Actions étaient détenues dans le cadre de ce plan, représentant 0,032 % du capital alors en circulation.

#### b) Participation des salariés aux résultats

En l'absence de résultat fiscal bénéficiaire et compte tenu des spécificités de la structure juridique du Groupe, les salariés du Groupe (hors Socorail) ne bénéficient pas de participation aux résultats.

Les résultats financiers n'ont pas permis de distribuer de participation en 2012 au titre de l'accord de participation en place depuis 1981 pour les salariés de Socorail (2011 : néant).



## 17.3. INFORMATIONS RELATIVES AUX ENGAGEMENTS SOCIÉTAUX EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Groupe Eurotunnel est une entreprise privée qui conduit une stratégie de long terme et remplit, entre autres, des missions de service public pour le bénéfice de l'ensemble de ses parties prenantes : clients, salariés, fournisseurs, actionnaires, territoire, communauté entre autres.

Groupe Eurotunnel et chacune des entités qui composent le Groupe exercent leur responsabilité sociale par des engagements concrets décrits ci-dessous ; à travers ces initiatives, Groupe Eurotunnel cherche à rapprocher les intérêts de l'entreprise et ceux de la communauté, à conforter le Groupe comme un acteur loyal des marchés, à prendre en considération les intérêts supérieurs de ses clients et à respecter les droits essentiels de la personne.

A l'origine du projet de tunnel sous la Manche, les Concessionnaires ont reçu des Etats concédants une mission d'aménageur, ce qui leur a conféré une responsabilité historique en termes d'ancrage territorial et de relations communautaires, ce particulièrement en France. Ainsi, les réserves foncières du Groupe à Coquelles (Pas-de-Calais) ont elles été progressivement transformées en une zone d'aménagement concertée (ZAC) de 700 hectares qui accueille entre autres aujourd'hui le dixième centre commercial de France (7 millions de visiteurs par an, en moyenne), un centre tertiaire, un pôle hôtelier, une clinique, un cinéma multiplex de douze salles. Cette mission de développement territorial est poursuivie, notamment par le projet d'aménagement de l'éco-village balnéaire de la Porte des Deux-Caps (à Sangatte-Blériot-Plage, Pas-de-Calais).

Lien vital entre la Grande-Bretagne et l'Europe continentale, le Tunnel a déjà été utilisé par plus de 300 millions de voyageurs. La mise en service puis les dix-huit années d'activité intense de ce système de transport unique se concrétisent par la création de 8 500 emplois directs et indirects dans les régions du Kent et du Nord-Pas-de-Calais<sup>(1)</sup> et la réalisation d'infrastructures connexes de premier plan : nouvelles autoroutes, ligne ferroviaires à grande vitesse, gares internationales entre autres. La mise à disposition de l'infrastructure de la Liaison Fixe pour les besoins d'une grande priorité européenne : l'interconnexion des réseaux de distribution d'électricité – projet ElecLink décrit en section 6.4.2 du présent Document de Référence – s'inscrit dans cette lignée.

Le système de transport transmanche exploité par les Concessionnaires est utilisé chaque jour par plus de 40 000 voyageurs, ce qui fait – aussi – du Tunnel et de ses Navettes un « média » : plusieurs initiatives de sensibilisation aux enjeux du Développement durable, avec notamment les implantations sur leur site de Coquelles d'un parc de trois éoliennes<sup>(2)</sup> (promotion des énergies renouvelables) ou d'un rucher (défense de la biodiversité) ont été disposées à la vue de cet important flux d'utilisateurs ; de plus, des campagnes de communication sur ces thèmes sont régulièrement organisées en direction des clients, notamment par affichage dans les Navettes et dans les terminaux.

Depuis 2009, le développement de Groupe Eurotunnel dans les métiers de la gestion d'infrastructure et du transport a intégré toutes les dimensions de la Responsabilité sociale : cette ambition partagée de faire toute sa place à l'Homme, à la nature et au territoire dans la stratégie du Groupe est un élément-clé de sa cohésion et un moteur de sa croissance.

Cette ambition s'exprime particulièrement dans le soutien financier, la participation active et l'adhésion de Groupe Eurotunnel au World Forum de l'Economie responsable de Lille et aux valeurs qu'il promeut. En 2012, cette réunion à audience internationale était consacrée au thème : « *entreprise rentable, entreprise responsable* ». A la faveur de ce rendez-vous annuel, Groupe Eurotunnel a été l'une des toutes premières entreprises privées au monde à adhérer à la *Global Union for Sustainability* (GUS), organisation non-gouvernementale née au lendemain du sommet Rio+20 : dans ce cadre, Groupe Eurotunnel s'est engagé publiquement à poursuivre la réduction de ses émissions de gaz à effet de serre de 3 % chaque année (périmètre des filiales de Groupe Eurotunnel), quelle que soit la croissance de son activité (+14 % en 2012).

Groupe Eurotunnel adhère aux principes du Pacte mondial des Nations-Unies (Global Compact) dans ses quatre grands domaines : droits de l'homme, conditions de travail, respect de l'environnement et lutte contre la corruption.

---

<sup>(1)</sup> voir note (1) section 17.1

<sup>(2)</sup> Les éoliennes sont exploitées par la société Innovent et destinées à produire 2,4 MW par an, soit l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 2 000 foyers hors chauffage.

### 17.3.1 ENGAGEMENT SOCIÉTAL : LE RAPPROCHEMENT DES INTÉRÊTS DU GROUPE ET DE CEUX DE LA COMMUNAUTÉ

#### a) **Ancrage territorial**

##### ➤ Dynamisation des bassins d'emploi :

Groupe Eurotunnel poursuit sa mission d'aménageur, telle que confiée à l'origine du projet de tunnel sous la Manche par les pouvoirs publics français. A la suite d'un appel à candidature, sa filiale Euro Immo GET a été retenue en janvier 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 qui 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. La réalisation de cette opération doit concourir à la dynamisation des bassins d'emploi, notamment par l'accroissement de leur attractivité touristique.

En application de la convention de revitalisation signée en 2006 avec l'Etat, l'entreprise continue d'apporter sa contribution financière et son expertise à l'action de Calais Promotion, l'agence de développement économique et de promotion du bassin d'emploi de Calais. Cette contribution est prioritairement affectée au soutien à la création d'emplois.

L'entreprise soutient financièrement et participe activement aux rencontres *Jobs Transfrontaliers*, initiative locale encourageant la mobilité professionnelle des jeunes entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique, dont la troisième édition s'est tenue dans le Calaisis en octobre 2012. Les différentes entités du Groupe tant en France qu'au Royaume-Uni ont proposé dans ce cadre plusieurs offres d'emplois et de stage.

De même, l'entreprise a contribué en septembre 2012 à l'organisation de la journée Jobs direct « *senior et handicap* », forum de l'emploi à l'initiative du Calais Business Club qui regroupe 70 petites et moyennes entreprises calaisiennes. Deux offres d'emploi ont été présentées par ESGIE au public-cible.

Après l'arrêt programmé de prestations de services en 2012, ESGIE et ESL ont reclassé les salariés des fournisseurs titulaires des contrats au sein de leurs propres équipes : 31 personnes ont ainsi été réemployées.

L'ensemble Europorte développe des activités de traction ferroviaire de fret qui permettent, notamment en France, le maintien en exploitation ou la remise en service de lignes ferroviaires à trafic restreint, par exemple entre Les Laumes-Epoisses (Côte-d'Or) ou de gares de triage, par exemple à Lerouville (Meuse) ou à Badan-Grigny (Rhône), qui n'étaient plus utilisées.

En Grande-Bretagne, GBRF a conclu en 2011 un contrat de dix ans avec *Sahaviriya Steel Industries UK Limited* (SSI) filiale d'un grand groupe thaïlandais, l'un des plus grands producteurs d'acier du sud-est de l'Asie. Dans la région du *Teesside* au nord-est de l'Angleterre, SSI a racheté une fabrique d'acier et de fer qui avait fermé en 2010 causant la perte d'environ 1 600 emplois. La revitalisation de la production d'acier a permis en 2012 la création de plus de 1 000 emplois. GBRF apporte son soutien à SSI et assure toute la logistique ferroviaire pour le site. GBRF a créé 50 nouveaux emplois pour exécuter ses obligations au titre de ce contrat.

##### ➤ Partenariat public-privé

Dans le cadre d'une convention assimilable à un partenariat public-privé, Groupe Eurotunnel participe au financement des études préalables à la modernisation de la ligne ferroviaire Fréthun-Calais-Dunkerque (qui prévoit notamment son électrification et l'augmentation de l'offre des sillons dévolus au fret). Les autres financeurs du projet sont l'Etat, la région Nord-Pas-de-Calais, la CCI Côte d'Opale, la communauté urbaine de Dunkerque et RFF.

##### ➤ Actions solidaires

Groupe Eurotunnel a décidé d'affecter 10 % du loyer des terrains utilisés par la société exploitante du parc éolien sur son site de Coquelles depuis le début de l'année 2010 au Secours Populaire français, charge à cette association de les distribuer prioritairement sous forme de « bons d'énergies ». En 2012, le don de Groupe Eurotunnel a permis de venir en aide à 25 familles du Pas-de-Calais (64 personnes, dont 25 enfants). Un troisième chèque a été versé le 8 février 2013. Arrivée à échéance, la convention de partenariat triennale (2010-2012) qui lie Groupe Eurotunnel et le Secours populaire français a été reconduite pour deux années supplémentaires (2013-2014).

Le Groupe soutient la Fondation de la 2<sup>e</sup> Chance, reconnue d'utilité publique et vouée à la réinsertion des personnes ayant traversé de lourdes épreuves de vie.

Le Groupe s'est engagé auprès de la Fondation agir contre l'exclusion (FACE) qui vient en aide aux plus démunis. Un contrat de travail à mi-temps (réception et tri des déchets) sera signé au cours du premier semestre 2013 entre ESGIE et une personne accompagnée par FACE-Calais.

Groupe Eurotunnel encourage la mobilisation des salariés de ses différentes entités au soutien de projets humanitaires et caritatifs. Ainsi, en 2012, ont soutenu des actions caritatives au bénéfice de la fondation McMillan, *Dawn 'till Dusk Perimeter Walk/Run*, *Pink Day* et des collectes au profit du centre d'accueil Delmeza House, de l'association Guide Dogs, de la fondation Strode Park ainsi

que Age UK. De manière non exhaustive, ces actions rassemblent des fonds qui soutiennent la recherche contre le cancer et les malades, l'aide aux personnes âgées et handicapées et la lutte contre l'illettrisme.

### ➤ Mécénat

Groupe Eurotunnel a conclu et mis en œuvre deux accords de partenariats en 2012 avec des organisations à vocation culturelle : le Centre Pompidou-Mobile et le Lieu d'Art et d'Action Contemporaine (LAAC, Dunkerque). Ces accords consistent principalement à un échange de visibilité, les Concessionnaires se chargeant de la promotion auprès de leurs clients des expositions temporaires dans ses bâtiments et Navettes Passagers, ainsi que via ses sites web et ses campagnes par courriels.

Ces activités de mécénat ont pour objet de favoriser et promouvoir auprès de la clientèle britannique du Tunnel la découverte de la région Nord-Pas-de-Calais et ses offres culturelles afin d'augmenter les échanges entre la France et le Royaume-Uni.

### ➤ Ouverture à la communauté

Pour la deuxième année consécutive, le 15 septembre 2012, le terminal du Tunnel à Coquelles a été ouvert à près de 750 visiteurs venus de toute la région Nord-Pas-de-Calais dans le cadre des Journées européennes du patrimoine. Le succès de cette opération a été rendu possible par la participation volontaire d'une vingtaine de salariés d'ESGIE.

## b) Education

Les projets en matière d'éducation s'articulent essentiellement autour de la sensibilisation au Développement durable, la formation liée aux activités ferroviaires et techniques ainsi que les échanges économiques et culturels entre le Royaume-Uni et la France.

### ➤ Sensibilisation des jeunes publics à la RSE

Le Groupe est propriétaire d'un terrain de 35 hectares, au pied des falaises de Douvres, Samphire Hoe : ce site remarquable a été créé au début des années 90, en utilisant les cinq millions de mètres cube de craie extraits des profondeurs, au fur et à mesure des travaux de percement. Transformé en réserve naturelle, Samphire Hoe est consacré au développement de la biodiversité (voir paragraphe 17.4.5 ci-dessous). La gestion quotidienne de cet espace protégé est confiée à l'association *White Cliffs Countryside Partnership*, qui reçoit le soutien de nombreux bénévoles de la région du Kent.

Samphire Hoe a accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2012. En collaboration avec plusieurs associations britanniques, le Groupe travaille à l'édification sur ce site d'un « educational shelter », destiné à l'accueil sur ce site d'élèves des établissements scolaires dans le cadre de leurs activités pédagogiques. Ce bâtiment satisfera aux critères d'éco-construction. Le permis de construire a été accordé au printemps 2012. Le Heritage Lottery Fund (HLF) a annoncé en octobre 2012 son soutien financier à ce projet, au titre des actions de protection des falaises de Douvres.

### ➤ Liens avec les jeunes et les établissements de formation

Créé en 2011 par Groupe Eurotunnel, un centre international de formation ferroviaire, le CIFFCO, contribue à la création d'emplois qualifiés et à l'insertion professionnelle. Il joue un rôle moteur dans le développement du transport ferroviaire et de ses métiers et, plus généralement prend part au développement économique et au rayonnement de la région Nord-Pas-de-Calais. CIFFCO dispose notamment de huit salles de formation (dont une salle bureautique), d'un auditorium de 133 places, de huit simulateurs de conduite mobiles. 9 593 jours de formation dans le domaine ferroviaire (conduite, mais aussi fonctions de sécurité de l'exploitation, de la maintenance de l'infrastructure et du matériel roulant) ont été dispensés en 2012 par CIFFCO à 2125 personnes, venus de toute la France ainsi que de Belgique, Suisse, Italie et du Royaume-Uni (dont 679 salariés d'ESGIE et d'ESL, 1184 sous-traitants des Concessionnaires de la Liaison Fixe et 262 personnes extérieures au Groupe).

De plus, en termes d'impact territorial, il est à noter que l'activité du CIFFCO en 2012 a généré 6 081 nuitées dans les établissements hôteliers et structures d'hébergement de la région de Calais.

Groupe Eurotunnel subventionne depuis septembre 2012 le centre culturel Charles-Péguy à Londres, qui accueille, conseille et accompagne les jeunes Français désirant travailler en Grande-Bretagne.

Groupe Eurotunnel est membre fondateur de l'association Fer de France créée en 2012, qui fédère les grands acteurs (industriels, autorités organisatrices, opérateurs, gestionnaires d'infrastructure) de la filière ferroviaire française. Groupe Eurotunnel préside, au sein de cette association les travaux devant déboucher sur des propositions pour la reconnaissance par l'Etat des différents métiers de ce secteur d'activité en développement, aux différents niveaux de formation.

Dans ce domaine, Europorte a d'ores et déjà participé à la mise en place et au développement d'une formation diplômante aux métiers de l'ingénierie et de la maintenance ferroviaire, en relation avec le Conservatoire national des Arts et Métiers. Europorte a aussi initié une réflexion sur la mise en place d'une filière diplômante donnant accès au métier de conducteur de train, ce toujours en relation avec le CNAM.

Groupe Eurotunnel et l'Ecole nationale des Ponts et Chaussées ont signé en janvier 2013 un accord de partenariat portant création pour une durée de cinq années d'une chaire d'enseignement et de recherche intitulée « Sciences pour le transport ferroviaire », dédiée à l'étude de l'activité ferroviaire. Cette chaire a pour finalité d'aborder la formation et la recherche sur les thématiques

associées à l'infrastructure (exploitation, sécurité, durabilité, impacts sur l'environnement,...) et au service de transport (économie globale, politiques publiques)

Groupe Eurotunnel entretient des relations étroites avec les établissements de formation secondaire et supérieure. Dans ce domaine, les partenariats avec l'Institut Catholique des Arts et Métiers (ICAM, Lille) et l'Institut d'Administration des Entreprises (IAE, Lille) sont exemplaires. Les différentes entités du Groupe offrent chaque année des opportunités de formation par alternance ; des contrats ont été signés avec les lycées Edouard-Branly (Boulogne-sur-Mer), Léonard-de-Vinci (Calais) et Europe (Dunkerque), les IUT de Béthune et de Villeneuve d'Ascq, Polytech' Lille, les universités du Littoral et de la Côte d'Opale et de Picardie-Jules-Verne (Saint-Quentin), le CNAM Ile-de-France, l'ENSAM, l'ENSIAME, l'ICAM, Télécom Lille, l'ESIEE, l'ECE, l'ISEP, le CFAI et l'ACM.

En 2012, ESGIE a ainsi accueilli, côté français, 110 stagiaires, 25 apprentis et 20 jeunes en contrat de professionnalisation. De plus, ESGIE a accueilli cinq jeunes diplômés dans le cadre du Volontariat International en Entreprises (loi no 2000-242 du 14 mars 2000 relative au volontariat civil). Ce dispositif permet aux entreprises françaises de confier à un jeune (jusqu'à 28 ans) une mission professionnelle à l'étranger. Ces postes sont basés en Grande-Bretagne. Deux contrats de professionnalisation en alternance et deux contrats d'apprentissage sont en place pour les filiales françaises d'Europorte.

GBRf soutient Network Rail dans son initiative de mise en place d'un programme de 18 mois (2012-2013) qui vise à recruter une centaine de personnes titulaires d'un diplôme universitaire pour leur assurer, dans le cadre d'un contrat d'apprentissage, une formation professionnalisante aux métiers ferroviaires. GBRf s'est porté volontaire pour participer à la supervision de ces formations dans la région de Londres. De plus, en 2012, GBRf a accueilli un stagiaire suivant une formation en alternance. GBRf envisage la mise en place d'un programme de formation professionnelle pour étudiants diplômés.

Comme indiqué au paragraphe 17.2.6. a), ESGIE a conclu un accord collectif relatif à l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. ESGIE veille de plus à ouvrir aux femmes, autant que possible, les métiers traditionnellement masculins : ainsi, la dernière promotion de conducteurs de Navettes (formation interne dans le cadre de la Gestion Prévisionnelle des Emplois et Carrières) comprenait 6 femmes sur 13 stagiaires.

### c) Transmission et partage des compétences technologiques et spécialisées

Groupe Eurotunnel apporte son expertise de la gestion d'infrastructures de transport et des activités ferroviaires à la recherche, à la formation et à différents organismes publics au niveau européen, national et régional.

Ainsi, en matière de recherche et développement, comme indiqué au chapitre 11 du présent Document de Référence, Groupe Eurotunnel est membre fondateur de Railenium, l'Institut européen de recherche technologique pour l'infrastructure ferroviaire, installé près de Valenciennes et retenu par l'Etat français comme « programme investissement d'avenir ». Le Groupe participe ainsi activement à la conception d'une infrastructure ferroviaire plus durable, économique, sûre et intelligente.

Groupe Eurotunnel collabore également aux travaux du Comité Européen de normalisation, au sein du groupe de travail chargé de rédiger le projet de norme définissant la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

En France, Groupe Eurotunnel travaille avec le Comité Transport de Marchandises de l'Observatoire Energie Environnement Transport, auquel le Ministère de l'Environnement a confié la mise en œuvre prochaine d'un affichage du contenu carbone des prestations de transport.

Europorte France a participé, en tant que membre de l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (l'UTP), aux différentes étapes de la discussion de la Convention collective du transport ferroviaire (volet fret), qui régit les conditions d'emploi des salariés des entreprises privées de fret ferroviaire. Depuis 2012, la direction d'Europorte participe aux travaux sur le cadre social harmonisé au niveau de l'AFRA (Association Française du Rail) et de l'UTP.

## 17.3.2 BONNES PRATIQUES D'AFFAIRES : ÊTRE UN ACTEUR LOYAL ET RESPONSABLE

Les relations entre Groupe Eurotunnel et ses fournisseurs dépassent le simple achat de biens et de services. La procédure ACHA 0019 (code de déontologie) énonce les normes éthiques qu'exige le Groupe de tous ses employés. Ces normes assurent non seulement la conformité avec les lois et règlement applicables mais au-delà des critères légaux, permettent de développer un climat de confiance dans les échanges entre les représentants du Groupe et les acteurs du monde extérieur. Chaque acheteur ou collaborateur du Groupe s'engage à respecter le code de déontologie et à rechercher des fournisseurs qui partagent ses engagements. Les procédures d'appel d'offres garantissent l'égalité du traitement des fournisseurs lors des consultations. Le Groupe opère désormais comme un ensemble d'entités dans divers secteurs d'activités et zones géographiques. Ces normes éthiques sont applicables au sein de cet ensemble et doivent être strictement respectées par toutes les entités opérationnelles et par le personnel à tous les niveaux de l'organisation. Le non respect des règles éthiques ou du code de déontologie par les employés du Groupe peut faire l'objet de mesures disciplinaires.

Groupe Eurotunnel a signé en 2012 la Charte de bonnes pratiques entre donneurs d'ordres et petites et moyennes entreprises. Cette charte, qui vise à créer et à améliorer les relations durables entre fournisseurs et acheteurs, se décline en dix engagements pour des achats responsables, permettant d'assurer une vraie relation partenariale entre donneurs d'ordres et leurs fournisseurs, dans le respect des droits et devoirs respectifs. Elle engage notamment à assurer une équité financière vis-à-vis des fournisseurs, à respecter le principe de transparence, à intégrer la problématique environnementale ou encore, à veiller à la responsabilité territoriale de son entreprise. Elle constitue en cela une action destinée à prévenir la corruption.

Les Concessionnaires intègre dans le processus d'appel d'offres pour les contrats de sous-traitance sur leur sites une dimension développement durable. Il est de plus demandé un engagement contractuel de la part des sous-traitants en ce qui concerne le respect de la réglementation et législation sur le travail. Europorte opère principalement sur les sites de ses clients. Ainsi, notamment, pour la gestion d'infrastructures portuaires, Europorte répercute les exigences des autorités portuaires dans ses propres contrats de sous-traitance.

### 17.3.3 CONSOMMATEURS : RESPECTER L'ENSEMBLE DES INTÉRÊTS DE NOS CLIENTS

---

#### a) Relations clients et consommateurs

Le bâtiment passagers du terminal de Folkestone a été rénové en 2012 au meilleur standard aéroportuaire avec la mise en place de salons et salles de repos. Les nouveaux blocs sanitaires ont été conçus en intégrant des équipements respectueux de l'environnement, tels que sèche-mains plus efficace, utilisant moins d'énergie, robinetterie avec capteur.

Dans le cadre de sa certification ISO 9001, Socorail a développé un système de management de la qualité orienté vers la satisfaction de ses clients. Le champ d'application de ce système est en cours d'élargissement à l'ensemble des activités des filiales françaises du groupe Europorte.

#### b) Santé/Sécurité des clients

Groupe Eurotunnel place la sécurité de ses clients et de leurs biens au premier rang de ses priorités.

Les Concessionnaires organisent avec les Etats au moins une fois par an un exercice de sécurité binational, le BINAT. Aucun autre gestionnaire d'infrastructure en Europe ne réalise d'exercice de sécurité de cette ampleur. Le 15 janvier 2012, l'organisation du BINAT 2012 a conduit à une mobilisation de 150 membres des différents services de secours français et britannique, une trentaine de figurants, quinze arbitres et observateurs, une Navette Camions, dix-neuf véhicules STTS (Système de transport du tunnel de service)...

Quatre stations SAFE (Stations d'attaque du feu) sont entrées en service fin 2011 dans les tunnels ferroviaires de la Liaison Fixe. Positionnées au milieu de l'ouvrage, ces stations – chacune de 870 mètres de long –, peuvent accueillir les plus longs convois. Elles sont structurées en sections de 30 mètres toutes équipées d'un système de détection de chaleur. Une fois le train à l'arrêt, un brouillard de micro-gouttelettes d'eau est immédiatement vaporisé dans la section où le feu est détecté. Ce dispositif unique au monde porte le niveau de sécurité du Tunnel, déjà particulièrement élevé, à un niveau sans équivalent. Il a nécessité un investissement de plus de 21 millions d'euros.

A l'occasion de la mise en service de la téléphonie mobile dans le Tunnel en juillet 2012 les Concessionnaires ont proposé à leurs clients un système d'information en temps réel par SMS qui les tient au courant de l'évolution de la situation, en cas d'arrêt d'une Navette.

Socorail, gestionnaire délégué de l'infrastructure du Grand Port maritime de Dunkerque et Europorte-France ont participé activement en 2012 à un exercice de sécurité en grandeur et temps réel, permettant l'évaluation des dispositifs de secours en situation de crise. En 2012 encore, une initiative de même nature a été conduite avec le concours des sociétés de l'ensemble Europorte sur le site de l'atelier d'Arc-les-Gray (Haute-Saône) exploité par Europorte-Proximité.

### 17.3.4 DROITS HUMAINS

---

#### a) Droits de l'Homme et principes fondamentaux de l'Organisation internationale du travail

Le Conseil d'Administration de Groupe Eurotunnel a adopté en janvier 2013 une charte « Ethique et Comportements » qui réaffirme que le Groupe adhère aux principes et valeurs de la Déclaration universelle des droits de l'Homme de l'Organisation Internationale du Travail (OIT), de l'Organisation de Coopération et de développement Economique (OCDE) et du Pacte mondial des Nations Unies (Global Compact). Ce texte précise les principes d'actions qui doivent inspirer le comportement de chaque collaborateur du Groupe en toutes circonstances et dans tous les pays, notamment les « Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales ».

**b) Diversité, égalité des chances et lutte contre les discriminations**

A la faveur de la refonte de son site Internet en 2011, Groupe Eurotunnel a pris en considération l'e-accessibilité des informations et contenus diffusés. Des options d'accessibilité sont proposées aux personnes malvoyantes. De plus, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2013, tous les documents publiés par Groupe Eurotunnel au titre de l'information réglementée sont réalisés pour être compatibles avec les logiciels de synthèse vocale (*text to speech*) utilisés par les personnes non-voyantes.

Les Concessionnaires ont rendu accessible aux travailleurs handicapés ses centres de régulation routier et ferroviaire (TCC/RCC) de son terminal de Folkestone, déployant à cette fin d'importants travaux.

Par ailleurs, les Concessionnaires confient l'entretien de 317 hectares d'espaces verts de son site de Coquelles à une entreprise d'insertion par le travail de personnes handicapées. Dans ce cadre, huit personnes interviennent régulièrement.

En 2012, les filiales françaises d'Europorte ont poursuivi leur collaboration avec des Centres d'Aide par le Travail.

## 17.4. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

### 17.4.1 POLITIQUE GÉNÉRALE EN MATIÈRE ENVIRONNEMENTALE

Engagé en faveur d'un transport « bas carbone », comme indiqué en section 17.1 ci dessus, le Groupe conduit une stratégie ambitieuse qui associe le développement de son cœur d'activité, le transport transmanche et la croissance externe, au-delà de la Liaison Fixe, dans ses deux grands métiers et domaines d'expertise : la gestion des infrastructures et les opérations ferroviaires.

Groupe Eurotunnel et ses filiales regroupées dans l'ensemble Europorte développent ainsi dans toute la France et le Royaume-Uni une offre globale de transport ferroviaire de marchandises et de services logistiques correspondants. Le Groupe s'engage résolument comme un leader du transport éco-responsable et met son expertise et son leadership au service de ses filiales et de ses clients afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

S'agissant des dépenses engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de l'entreprise sur l'environnement, celles-ci ont été réalisées dès la construction du Tunnel et recouvrent essentiellement les réseaux de collecte séparatifs des eaux pluviales et des eaux résiduaires, les bassins de rétention, les stations de traitement etc. Comme indiqué en section 17.1 du présent Document de Référence, la politique de RSE du Groupe ne bénéficie pas de budget dédié.

Le Groupe n'a pas constitué de provision pour risque en matière d'environnement, ni versé au cours de l'exercice, d'indemnités en exécution d'une décision judiciaire en matière d'atteinte à l'environnement. L'obligation de constituer une garantie financière, telle que définie par l'article L. 516-1 du Code de l'environnement pour couvrir d'éventuels dommages à l'environnement, ne s'applique pas aux activités du Groupe.

**Liaison Fixe**

Le Tunnel et son système de transport ferroviaire présentent des atouts environnementaux intrinsèques :

- une liaison entièrement souterraine qui évite toute interaction avec le milieu marin ; et
- la traction électrique qui induit une faible pollution atmosphérique et des émissions de gaz à effet de serre beaucoup moins importantes que les énergies fossiles.

Dès 2002, les Concessionnaires ont mis en place un système de management de l'environnement basé sur les exigences de la norme ISO 14001 et ont formé des correspondants et des auditeurs internes. Un article « Exigences environnementales » a par ailleurs été inséré dans les contrats des sous-traitants.

Chaque année, des audits ciblés sont réalisés en France et au Royaume-Uni ; en 2012, sept audits internes ont été menés, dont six dans les divisions opérationnelles et un chez des sous-traitants. Au-delà de la conformité aux contraintes légales et réglementaires pour laquelle une veille réglementaire est assurée et diffusée chaque mois, et fidèle à son engagement constant en faveur de l'environnement, l'entreprise a créé en 2006 une direction de la sécurité et du développement durable. La sécurité étant pour Groupe Eurotunnel une exigence absolue, y associer une politique de développement durable situe la hauteur à laquelle cet enjeu est considéré par l'entreprise.

Dans le cadre d'un séminaire d'accueil dans l'entreprise, chaque nouveau salarié est informé de la politique environnementale de l'entreprise, ses objectifs et l'organisation mise en œuvre pour minimiser l'impact de son activité sur l'environnement.

### Europorte

L'activité cœur de métier d'Europorte, le fret ferroviaire, s'inscrit dans la droite ligne de l'objectif premier du Grenelle Environnement qui a mis l'accent sur un développement du transport de marchandises plus performant et plus sobre en carbone. Europorte supporte et étudie les besoins de ses clients avec l'objectif, chaque fois que possible et économiquement viable, d'assurer le transfert modal des marchandises de la route vers le ferroviaire.

Les axes de l'engagement national pour le fret ferroviaire se déclinent ainsi qu'il suit chez Europorte :

- contribuer au développement du transport combiné (afin de mettre plus de conteneurs sur les trains) ;
- agir en tant qu'opérateur ferroviaire de proximité pour desservir les territoires et les zones portuaires avec des organisations légères et adaptées et améliorer la desserte ferroviaire des grands ports français, sources importantes de fret massifié ;
- contribuer à la réflexion du Groupe sur le développement du fret ferroviaire à grande vitesse entre les aéroports ;
- participer, par un accord qualité-sillons conclu avec RFF, à l'efficacité de la gestion des sillons.

La politique générale des filiales Europorte, tant du côté français que britannique, comporte un volet environnemental qui précise l'implication d'Europorte pour la maîtrise de ses impacts environnementaux, notamment en matière de consommation d'énergie. L'avancement du plan d'actions environnemental qui en découle est suivi mensuellement par le comité de sécurité du groupe Europorte, présidé par le Président d'Europorte pour la partie française et par le comité exécutif sécurité de GBRf pour la partie britannique.

Europorte s'est engagé, sous l'impulsion du Groupe, dans une démarche environnementale. En complément de la mise en place d'un reporting transparent des prélèvements et rejets sur l'environnement, une phase d'identification des impacts des activités des entités françaises d'Europorte sur l'environnement est en cours.

En 2012, des analyses environnementales ont été menées sur la totalité des sites industriels conformément aux objectifs fixés, ainsi que sur les principaux sites significatifs pour les autres activités (Atelier de Gray, Grand Port Maritime du Havre-Rouen et de Nantes St Nazaire par exemple).

Ces études d'impact ont ainsi permis de définir les principales actions qui seront mises en place à compter de 2013 visant à limiter les impacts environnementaux :

- optimisation des consommations énergétiques afin de réduire l'impact sur l'effet de serre ;
- mise en place de filières de tri / collecte et traitement adaptés pour les différents types de déchets produits ;
- choix de produits respectueux de l'environnement ;
- création de zones vertes pour le stationnement et les opérations de maintenance des engins ;
- amélioration de la gestion des situations accidentelles en lien avec ses clients ;
- sensibilisation du personnel aux gestes éco-citoyens.

En sus de la démarche inscrite dans la politique générale, un objectif spécifique a été fixé pour Socorail en 2012, concernant la prise en compte des critères environnementaux dans la définition des programmes de maintenance des locotracteurs (fuites d'huile ou émanations de particules liées aux moteurs). Un plan d'investissement à cinq ans a été établi, comprenant la rénovation complète de deux à trois locotracteurs par an, en moyenne, et la révision de composants au cas par cas. A fin 2012, plus d'un quart du parc de Socorail est désormais équipé de moteurs nouvelle génération.

Afin de pouvoir mettre en œuvre cette politique, les filiales françaises d'Europorte se sont dotées en 2011 d'une direction sécurité, qualité et environnement centrale. Au sein de cette direction, un département qualité / environnement est plus spécifiquement en charge du déploiement de cette politique au sein des filiales françaises. Les actions déployées sont relayées dans chaque région par l'animateur qualité et sécurité régional. Les filiales françaises d'Europorte avait entamé en 2011 une démarche d'évaluation SQAS Rail (*Safety and Quality Assessment System*) qui a été gelée après consultation de leurs principaux clients, ces derniers donnant priorité au certification MASE et ISO 9001.

En 2012, deux simulations de gestion d'incident ont été organisées :

- La première a été réalisée en coordination avec le Grand Port Maritime de Dunkerque avec la participation des équipes du Port, de Socorail son gestionnaire d'infrastructure portuaire délégué, de la direction des circulations ferroviaires de RFF, Europorte France et le SDIS 62. Cette simulation a mis en scène une collision entre un véhicule routier et un train transportant des hydrocarbures sur un passage à niveau.
- La seconde a été réalisée sur le site de l'atelier d'Arc les Gray avec la participation des services médicaux d'urgence ainsi que du SDIS 70. Cette simulation a permis à ces services de s'exercer à la désincarcération et au secours d'automobilistes après une collision avec un train.

Europorte avait introduit en 2011 dans la formation de ses conducteurs de trains grandes lignes une composante « conduite économique ». En 2012, Europorte France est allé plus loin. La démarche ne porte plus uniquement sur la technique de conduite, mais



également sur des équipements techniques permettant la réduction de la consommation des locomotives, ainsi que sur des systèmes d'aide à la conduite, permettant au conducteur de mieux appliquer la conduite économique.

Europorte dispose à Arc les Gray d'un atelier de maintenance ferroviaire de faible capacité – une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE) – pour la maintenance de ses engins thermiques.

La gestion des risques environnementaux est au cœur des opérations de GBRf : chaque nouveau flux de fret ainsi que toute modification des flux existants fait l'objet d'une analyse de risques incluant les risques environnementaux. Ce système de gestion des risques environnementaux permet à GBRf d'être accrédité ISO 14001:2004 sans interruption depuis 2006. L'entreprise est audité par le *British Standards Institute* qui s'assure que GBRf respecte bien son système de gestion des risques environnementaux.

GBRf dispose d'une direction sécurité et environnement qui lui est propre et qui est responsable de la bonne mise en œuvre du plan d'action environnement. Un nombre d'essais relatifs à l'utilisation d'additifs de carburant et de système de gestion de carburant a bord de ses locomotives ont été réalisés. Les systèmes d'injection des locomotives sont en cours de remplacement.

## 17.4.2 PRÉVENTION DES RISQUES, DES POLLUTIONS ET GESTION DES DÉCHETS

Le Groupe applique une stratégie de collecte et traitement de déchets privilégiant la valorisation ou le réemploi. Les déchets produits sont essentiellement liés aux activités industrielles et leurs nature et quantités peuvent fluctuer selon les années en fonction des projets conduits.

### Indicateur déchets

Tonnes	Déchets industriels dangereux			Déchets industriels non dangereux		
	France	Royaume-Uni	Total	France	Royaume-Uni	Total
2012	259	338	597	3 058	1 962	5 020

La quantité déchets produits par la Liaison Fixe en 2012 a baissé, sachant que la quantité élevée de déchets industriels non dangereux produits en 2011 était liée à des événements exceptionnels (matériels incendiés en 2008).

### Liaison Fixe

Les Concessionnaires se préoccupent de la qualité de l'air et de l'impact des émissions dues à leurs activités. Ainsi notamment, les locomotives diesel des trains de travaux avaient été équipées de pot catalytique dès 2007, ou encore certains wagons ont reçu une motorisation électrique afin de permettre un déplacement autonome sur les chantiers et éviter l'utilisation de locomotives diesel. Dans un autre domaine, les mesures effectuées en sortie de cheminée de ventilation des cabines de peinture ont démontré le respect des normes de rejets de composés organiques volatiles.

Sur les terminaux français et anglais, la collecte des eaux est organisée autour de réseaux séparatifs qui permettent de prévenir toute pollution des eaux naturelles et du sous-sol. Le traitement à l'exutoire du réseau avant rejet dans le milieu naturel est fonction du type d'eau recueilli et de sa charge polluante.

Le bruit occasionné par les activités commerciales et de maintenance fait également l'objet d'un suivi attentif autour des installations. Une étude réalisée en 2009 a démontré que les activités de la Liaison Fixe ne créent aucun dépassement des normes de bruit, que ce soit en limite de propriété ou en zone d'émergence réglementée et ce, de jour comme de nuit. Les mesures ont été effectuées conformément à (i) l'annexe technique de l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997 relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) sans déroger à aucune de ses dispositions et (ii) la norme NF S 31-010 de décembre 1996 relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement méthode expertise.

En application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976 relative aux installations classées pour la protection de l'environnement, les sites du terminal de Coquelles et de Sangatte sont des ICPE du fait des éventuels dangers ou inconvénients que peuvent représenter pour la commodité du voisinage, la santé et la sécurité, la nature et l'environnement, ses activités telles que : réfrigération, climatisation, stockage et utilisation de liquides inflammables, atelier d'entretien, peintures. Ces activités sont énumérées dans une nomenclature qui, en fonction de la gravité des dangers ou des inconvénients qu'elles peuvent engendrer, les soumet, soit à déclaration, soit à demande d'autorisation auprès de la préfecture du Pas-de-Calais et sont contrôlées par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).



De même, en application de la loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, le Concessionnaire FM doit soumettre à autorisation de l'autorité administrative ses projets d'installations ou ouvrages situés en dehors du périmètre ICPE, ainsi que les travaux ou activités réalisés en dehors du périmètre ICPE, susceptibles de présenter des dangers pour la santé et la sécurité publique, de nuire au libre écoulement des eaux, de réduire la ressource en eau, d'accroître notablement le risque d'inondation ou de porter gravement atteinte à la qualité ou à la diversité du milieu aquatique.

### **Europorte**

En ce qui concerne la qualité de l'air, Europorte utilise depuis 2011 du gazole à très faible teneur en soufre dans ses locomotives de ligne, ainsi que dans ses locotracteurs.

La génération de déchets provient quasiment exclusivement des activités de maintenance de matériel roulant ou d'infrastructure ferroviaire. Sur les sites industriels, la filière de gestion des déchets est généralement gérée par le client lui-même. Les activités pour lesquelles Europorte a mis en place une filière de gestion des déchets sont la maintenance des infrastructures ferroviaires portuaires (Dunkerque, Nantes-St. Nazaire, Le Havre-Rouen), ainsi que l'atelier de maintenance des locomotives d'Europorte Proximité à Arc-les-Gray. Sur ces deux activités, le tri des déchets est assuré en interne et leur traitement confié à un prestataire. De la même manière, en ce qui concerne GBRf, la majorité des déchets est générée par la maintenance du matériel roulant effectuée par des sous-traitants. GBRf contrôle les bordereaux de suivi des déchets des sous-traitants.

La prévention contre la pollution des sols a été renforcée dans l'atelier d'Europorte Proximité, par la mise en place d'un système de lavage à sec des locomotives.

GBRf gère les opérations d'une grande gare de triage dans l'est de l'Angleterre qui est un site d'intérêt scientifique spécifique (SSSI) du fait de la faune et flore se trouvant sur le site.

En ce qui concerne le bruit, une des sources importante est l'existence de plat aux roues sur les wagons. Europorte n'étant pas propriétaire des wagons, l'action de la direction technique d'Europorte est menée à trois niveaux : (i) le refus systématique des wagons présentant un plat aux roues supérieur à 60 mm, (ii) l'accompagnement des clients et plus largement des propriétaires des wagons dans l'anticipation et le traitement de ces anomalies et (iii) la participation à des groupes de travail sur l'amélioration de la qualité des parcs wagons.

Europorte a doté ses équipements d'atténuateurs de bruit, dispositif qui permet d'abaisser quasiment de moitié la nuisance sonore générée par l'échappement de l'air comprimé lors des essais de freins préalables à la circulation des trains.

### 17.4.3 UTILISATION DURABLE DES RESSOURCES

L'activité du Groupe Eurotunnel et de ses filiales étant une activité de services n'utilisant pas de matières premières de manière significative en dehors de l'eau, il n'a pas été développé d'autre indicateur relatif à la préservation des ressources naturelles. Néanmoins, un tableau récapitulatif des consommations d'énergie du Groupe figure ci-dessous :

Source d'énergie	Consommation totale en 2012	Unité
Electricité	533 193 322	kWh
Gaz naturel	11 453 872	kWh
Fuel (GNR)	27 284 041	Litres
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	15 744	Litres
Gasoil	699 535	Litres
Essence	38 203	Litres

### **Liaison Fixe**

La ressource en eau est abondante dans le Calais ; néanmoins Groupe Eurotunnel suit depuis la mise en service ses consommations sur le périmètre de la Liaison Fixe.

Disposant de réserves foncières importantes en France et au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont implanté dès la construction du Tunnel des espaces naturels de plusieurs dizaines d'hectares dédiés à la préservation et au développement de la biodiversité dont le site de Samphire Hoe décrit au paragraphe 17.3.1. b) du présent Document de Référence. En France, les espaces naturels sont situés dans

le périmètre de la Concession et ne sont donc pas ouverts au public. Ils sont fréquentés entre autres par de nombreux oiseaux migrateurs en période hivernale et abritent en période de nidification de nombreux oiseaux reproducteurs.

### Europorte

La consommation d'eau des filiales Europorte est presque exclusivement destinée à un usage sanitaire, dans les bâtiments et locaux utilisés par le personnel.

Europorte privilégie l'utilisation de locomotives électriques en fonction des contraintes techniques liées aux opérations et de leur viabilité économique.

Par ailleurs, Europorte étudie les solutions, qui pourraient être proposées par les constructeurs de locomotives dans les cinq années à venir, de développement de locomotives « bi modes » (électriques et thermiques). Une stratégie visant à réduire la consommation d'eau est en cours d'élaboration par GBRf.

### Indicateur consommation d'eau

EN MÈTRES CUBES	Eau prélevée sur réseau public			Eau prélevée sur nappe phréatique		
	France	Royaume-Uni	Total	France	Royaume-Uni	Total
2012	123 252	164 368	287 620	43 451	0	43 451

## 17.4.4 CHANGEMENT CLIMATIQUE

La maîtrise de la gestion des émissions de gaz à effet de serre a fait l'objet d'un audit en 2011 par l'organisation indépendante *Carbon Trust Standard* qui a établi le « point zéro » en matière d'émissions de gaz à effet de serre pour l'ensemble des activités du Groupe Eurotunnel, 2010 devenant l'année de référence pour évaluer les résultats de l'ensemble du Groupe.

Groupe Eurotunnel participe également au comité transport de marchandises de l'Observatoire Energie Environnement Transport, piloté par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et le Ministère du Développement Durable et chargé de contribuer à la mise en œuvre de la réglementation relative à l'information sur les émissions de gaz à effet de serre générées par les prestations de transport (article 228 de la loi dite « Grenelle 2 » et décret n° 2011-1336 du 24 octobre 2011 relatif à l'information sur la quantité de dioxyde de carbone émise à l'occasion d'une prestation de transport). Groupe Eurotunnel développe une politique de suivi et de gestion des émissions de gaz à effet de serre de ses filiales et ce, en anticipation de la parution des décrets d'application de l'article 228 – II de la loi dite « Grenelle 2 » relatifs à l'information que doit obligatoirement fournir toute personne qui commercialise ou organise une prestation de transport, sur la quantité de dioxyde de carbone émise par le ou les modes de transport utilisés pour réaliser cette prestation.

### Liaison Fixe

Les sociétés Concessionnaires se soucient des émissions de gaz à effet de serre que génèrent ses activités. Un bilan carbone complet a ainsi été entrepris en septembre 2006 en France, puis fin 2007 au Royaume-Uni avec l'aide de spécialistes utilisant la méthode Bilan carbone® développée par l'ADEME. Cette analyse inclut les émissions dégagées par la consommation d'électricité nécessaire à la traction des Navettes, des trains Eurostar et des Services de Trains de Fret, lors de leur passage dans le Tunnel ainsi que les émissions dégagées par l'activité des ateliers, les locomotives de travaux diesel ou les véhicules terrestres utilisés pour les déplacements du personnel, les livraisons et la restauration. Elle inclut également, les émissions liées à la réalisation des infrastructures et des matériaux nécessaires à leur construction.

L'empreinte carbone de la Liaison Fixe a été évaluée à 85 184 tonnes d'équivalent carbone (tec) en 2006, année durant laquelle 18,5 millions de tonnes de marchandise ont transité par le Tunnel.

Le bilan carbone a permis d'identifier les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre dans l'activité de la Liaison Fixe. Le plan d'action mis en œuvre à la suite de ce bilan a porté sur les deux principaux postes, la consommation d'énergie électrique et fossile et les émissions diffuses de fluides frigorigènes qui représentent ensemble près de 80 % du bilan.

En amont des démarches effectuées par le Groupe depuis 2011 décrites ci-dessus, la maîtrise de la gestion des émissions de gaz à effet de serre a été validée en 2009 par l'organisation indépendante *Carbon Trust Standard*, suite à un audit sur l'organisation et les résultats des trois années précédentes et ayant confirmé une réduction de 44 % des émissions entre 2006 et 2008. En 2011, l'audit de

renouvellement de la Certification Carbon Trust Standard, a permis de certifier une réduction supplémentaire de 20,5 % des émissions entre 2008 et 2010 à périmètre identique. Un nouveau cycle d'audit aura lieu en 2013 pour quantifier la manière dont les différents projets et initiatives ont contribué à une nouvelle réduction de l'empreinte carbone de l'activité dans la période de reporting.

Au Royaume-Uni, les Concessionnaires ont réalisé, en tant que gestionnaires d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et sur demande du ministère britannique de l'agriculture et de l'environnement (DEFRA) et conformément au Climate Change Act 2008, une étude sur la résilience de son infrastructure face au changement climatique prévisible.

### **Europorte**

Europorte applique la politique de déplacements professionnels du Groupe qui privilégie l'utilisation des transports collectifs, ainsi que le transport ferroviaire pour les déplacements professionnels de ses personnels.

GBRf soutient un nombre d'initiatives de transport écologique (*green travel plan*) tel que les programmes visant à encourager le personnel à utiliser la bicyclette pour se rendre sur leur lieu de travail. Le personnel est encouragé à utiliser les transports publics et en particulier le train dans la mesure du possible.

### **Indicateur émissions de gaz à effet de serre (scope 1 et scope 2 du protocole de Kyoto<sup>(1)</sup>)**

Tonnes équivalent CO <sub>2</sub>	France	Royaume-Uni	Total
2012	54 040	92 531	146 571
2011	46 197	79 600	125 797

Un plan d'actions d'économies d'énergie a été lancé sur le périmètre de la Liaison Fixe en 2011. Les différents programmes de ce plan, tels que notamment la mise en place de systèmes d'aide à la conduite économique des locomotives, devraient permettre de contribuer à la réalisation d'un nouvel objectif de réduction de 3 % des émissions de gaz à effet de serre.

## 17.4.5 PROTECTION DE LA BIODIVERSITÉ

Le partenariat entre les Concessionnaires et le White Cliffs Countryside Project (WCCP) a reçu en 2012 son huitième Green Flag Award® consécutif, pour sa gestion du site de Samphire Hoe qui a permis un développement impressionnant de la biodiversité.

La faune et la flore du site de Doll's House Hill, la partie abrupte au dessus des installations du terminal de Folkestone, sont exceptionnelles. Elles font l'admiration du monde scientifique spécialisé. Les Concessionnaires se sont engagés à entretenir et préserver ce site – faisant partie d'un site d'intérêt scientifique spécial (SSSI) comme Samphire Hoe et l'ensemble de Folkestone Downs – toujours en partenariat avec l'association WCCP.

Le sol et la végétation d'un espace boisé à Biggins Wood ont été prélevés sur l'emplacement du terminal de Folkestone et réinstallés à proximité, pour conserver ce témoignage de la forêt primaire britannique.

La gare de triage de Whitemoor dans l'est de l'Angleterre est gérée par GBRf pour le compte de Network Rail. Ce site rassemble un grand nombre d'espèces animales et végétales protégées.

En France, les « Jardins ordonnés », avec leurs sept 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.

<sup>(1)</sup> Émissions liées aux consommations d'énergie fossile dans les installations de combustion ou dans les véhicules de transport (scope 1) ainsi que les émissions fugitives de fluides frigorigènes, de SF6 et de halon 1301 (scope 1) et les émissions indirectes liées à l'achat d'électricité (scope 2).

## 17.5. INDICES

En 2012, Groupe Eurotunnel était inclus dans les indices de développement durable suivants : (i) indices STOXX Global ESG Leaders de Dow Jones, en particulier EURO STOXX Sustainability et Stoxx Europe Sustainability ; (ii) indices Gaia Index, l'indice ISR des valeurs moyennes développé par IDMidCaps et Ethifinance pour la troisième année consécutive. A ce titre, Groupe Eurotunnel SA fait l'objet d'un suivi régulier par plusieurs agences d'évaluation extra-financière.

## 17.6. ATTESTATION DE PRESENCE ET RAPPORT D'ASSURANCE MODEREES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES INFORMATIONS SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET SOCIETALES PUBLIEES DANS LE RAPPORT DE GESTION 2012 DE GROUPE EUROTUNNEL S.A.

A la suite de la demande qui nous a été faite et en notre qualité de Commissaire aux comptes de Groupe Eurotunnel S.A., nous vous présentons notre rapport sur les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées présentées dans le rapport de gestion établi au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du code de commerce.

### Responsabilité de la société

Il appartient au Conseil d'administration d'établir un rapport de gestion comprenant les informations sociales, environnementales et sociétales consolidées prévues à l'article R. 225-105-1 du code de commerce (ci-après les « Informations »), établies conformément aux référentiels utilisés (le « Référentiel ») par la société et disponible auprès de la Direction Générale Corporate du Groupe. La note méthodologique figurant en Annexe III du document de référence 2012 apporte des précisions sur les méthodologies de collecte ou de calcul des indicateurs publiés.

### Indépendance et contrôle qualité

Notre indépendance est définie par les textes réglementaires, le code de déontologie de la profession ainsi que les dispositions prévues à l'article L. 822-11 du code de commerce. Par ailleurs, nous avons mis en place un système de contrôle qualité qui comprend des politiques et des procédures documentées visant à assurer la conformité avec les règles déontologiques, les normes professionnelles et les textes légaux et réglementaires applicables.

### Responsabilité des Commissaires aux comptes

Il nous appartient, sur la base de nos travaux :

- d'attester que les Informations requises sont présentes dans le rapport de gestion ou font l'objet, en cas d'omission, d'une explication en application du troisième alinéa de l'article R. 225-105 du code de commerce et du décret n° 2012-557 du 24 avril 2012 (Attestation de présence) ;
- d'exprimer une conclusion d'assurance modérée sur le fait que les Informations sont présentées, dans tous leurs aspects significatifs, de manière sincère conformément au Référentiel retenu (Rapport d'assurance modérée).

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de nos travaux, à nos experts en responsabilité sociétale.

### Attestation de présence

Nous avons conduit les travaux suivants conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France :

- nous avons comparé les Informations présentées dans le rapport de gestion avec la liste prévue par l'article R. 225-105-1 du code de commerce ;
- nous avons vérifié que les Informations couvraient le périmètre consolidé, à savoir la société ainsi que ses filiales au sens de l'article L. 233-1 et les sociétés qu'elle contrôle au sens de l'article L. 233-3 du code de commerce ;
- en cas d'omission de certaines informations consolidées, nous avons vérifié que des explications étaient fournies conformément aux dispositions du décret n° 2012-557 du 24 avril 2012.

Sur la base de ces travaux, nous attestons de la présence dans le rapport de gestion des Informations requises.

**Rapport d'assurance modérée***Nature et étendue des travaux*

Nous avons effectué nos travaux conformément à la norme ISAE 3000 (International Standard on Assurance Engagements) et à la doctrine professionnelle applicable en France. Nous avons mis en œuvre les diligences suivantes conduisant à obtenir une assurance modérée sur le fait que les Informations ne comportent pas d'anomalies significatives de nature à remettre en cause leur sincérité, dans tous leurs aspects significatifs, conformément au Référentiel. Une assurance de niveau supérieur aurait nécessité des travaux de vérification plus étendus.

Nous avons effectué les travaux suivants :

- Nous avons apprécié le caractère approprié du Référentiel au regard de sa pertinence, son exhaustivité, sa neutralité, sa clarté et sa fiabilité, en prenant en considération, le cas échéant, les bonnes pratiques du secteur.
- Nous avons vérifié la mise en place dans le Groupe d'un processus de collecte, de compilation, de traitement et de contrôle visant à l'exhaustivité et à la cohérence des Informations. Nous avons pris connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration des Informations. Nous avons mené des entretiens auprès des personnes responsables du reporting social et environnemental.
- Nous avons sélectionné les informations consolidées à tester et déterminé la nature et l'étendue des tests en prenant en considération leur importance au regard des conséquences sociales et environnementales liées à l'activité et aux caractéristiques du Groupe ainsi que ses engagements sociétaux.

Concernant les informations quantitatives consolidées<sup>(1)</sup> que nous avons considérées les plus importantes :

- au niveau de l'entité consolidante et des entités contrôlées, nous avons mis en œuvre des procédures analytiques et vérifié, sur la base de sondages, les calculs ainsi que la consolidation de ces informations ;
- au niveau des sites que nous avons sélectionnés<sup>(2)</sup> en fonction de leur activité, de leur contribution aux indicateurs consolidés, de leur implantation et d'une analyse de risque, nous avons :
  - mené des entretiens pour vérifier la correcte application des procédures ;
  - mis en œuvre des tests de détail sur la base de sondages, consistant à vérifier les calculs effectués et à rapprocher les données des pièces justificatives.
- L'échantillon ainsi sélectionné représente 46 % des effectifs de Groupe Eurotunnel et entre 37 % et 59 % des informations quantitatives environnementales testées.
- Concernant les informations qualitatives que nous avons considérées les plus importantes, nous avons mené des entretiens et revu les sources documentaires associées pour corroborer ces informations et apprécier leur sincérité.
  - Pour les autres informations consolidées publiées, nous avons apprécié leur sincérité et leur cohérence par rapport à notre connaissance de la société et, le cas échéant, par des entretiens ou la consultation de sources documentaires.
- Enfin, nous avons apprécié la pertinence des explications relatives, le cas échéant, à l'absence de certaines informations.

**Conclusion**

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les Informations sont présentées, dans tous leurs aspects significatifs, de manière sincère, conformément au Référentiel.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 mars 2013

Courbevoie, le 20 mars 2013

KPMG Audit  
Département de KPMG SA

Mazars

Philippe Cherqui  
Associé

Philippe Arnaud  
Associé Responsable du  
Département Changement  
Climatique & Développement  
Durable

Jean-Marc Deslandes  
Associé

Emmanuelle Rigaudias  
Associé Responsable du  
département Développement  
Durable

<sup>(1)</sup> Effectifs en fin de période, Répartition hommes / femmes, Nombre d'heures de formation, Taux de fréquence des accidents du travail, Taux d'absentéisme, Consommation d'eau, Emissions de GES liées à la consommation d'énergie, aux fuites de réfrigérants et aux transports, Déchets produits (dangereux, non dangereux).

<sup>(2)</sup> Données sociales : Eurotunnel Services Limited (ESL), Europorte France (EPF, Socorail, Europorte Proximité, Europorte Holding) ; Données environnementales : France Manche SA (FM SA), Europorte France (EPF, Socorail, Europorte Proximité, Europorte Holding).

# 18. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

## 18.1. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

A la date du présent Document de Référence, le capital social de GET SA est composé de 550 000 000 Actions.

La répartition du capital social de GET SA est la suivante :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
% du capital :		
– individuels	15,16 %	16,6 %
– dépositaires	47,56 %	43,3 %
– institutionnels	36,26 %	38,5 %
– auto-détention	1,02 %	1,6 %
Nombre actions	550 000 000	560 572 129

Source : analyse TPI et registre nominatif.

La société peut, dans les conditions réglementaires, demander à tout moment à l'organisme chargé de la compensation des titres le nom ou la dénomination sociale, la nationalité et l'adresse des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses propres assemblées d'actionnaires, ainsi que le nombre de titres détenus par chacun d'eux. À la demande de la société, les informations visées ci-dessus peuvent être limitées aux personnes détenant un nombre de titres fixé par cette dernière. Sur la base de la dernière interrogation, la répartition géographique du capital est estimée ainsi qu'il suit :

	% du capital
France	29 %
Royaume-Uni	21 %
États-Unis	18 %
Reste du Monde	32 %
<b>TOTAL</b>	<b>100 %</b>

Par courrier à l'AMF le 26 septembre 2011, la société de droit de l'état du Delaware The Goldman Sachs Group, Inc. (Corporation Trust Center, 1209 Orange Street, City of Wilmington, County of New Castle, Etat du Delaware, Etats-Unis), a déclaré avoir franchi en hausse, le 22 septembre 2011, indirectement, par l'intermédiaire de sociétés qu'elle contrôle, les seuils de 20 % et 25 % des droits de vote de la

## 18. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

société GET SA et détenir indirectement, 85 289 551 actions, représentant 163 315 953 droits de vote, soit 15,64 % du capital et 26,05 % des droits de vote de cette société<sup>(16)</sup>, répartis comme suit :

	Actions	% capital	Droits de vote	% droits de vote
Aero 1 Global & International S.à.r.l. (Aero) <sup>(2)</sup>	85 170 758	15,62	163 197 160	26,03
Goldman Sachs & Co (GSCO) <sup>(3)</sup>	3 862	ns	3 862	ns
Goldman Sachs International(GSI) <sup>(4)</sup>	114 931	0,02	114 931	0,02
<b>Total The Goldman Sachs Group, Inc.</b>	<b>85 289 551</b>	<b>15,64</b>	<b>163 315 953</b>	<b>26,05</b>

Ce franchissement de seuils résulte d'une attribution de droits de vote double (visé en section 21.2.5 du présent Document de Référence) pour les 78 026 402 Actions détenues au nominatif par Aero de manière continue depuis le 22 septembre 2009. Par ailleurs, le déclarant a précisé, au titre de l'article 223-14 III et IV du règlement général, détenir :

- 3 331 warrants à échéance 30 décembre 2011, pouvant donner droit, par exercice au prix de 0,40 euro par warrant, à 113 254 Actions à émettre ;
- 19 « *contracts for difference* » (CFDs) réglés exclusivement en espèces, arrivant à échéance entre le 9 septembre 2019 et le 13 septembre 2021, portant sur 28 534 Actions ;
- 4 « *equity swaps* », réglés exclusivement en espèces arrivant à échéance entre le 11 et le 21 septembre 2012 et lui conférant une position longue sur 34 580 Actions.

Par le même courrier, la déclaration d'intention suivante a été effectuée : « *La société Aero déclare :*

- *aucun mode de financement n'a été utilisé dans la mesure où le franchissement de seuils résulte de l'attribution de droits de vote double pour des actions ordinaires détenues au nominatif ;*
- *ni The Goldman Sachs Group, Inc. ni Aero, qui est contrôlée au plus haut niveau par The Goldman Sachs Group Inc., n'agissent de concert avec un tiers ;*
- *presque toutes les actions ordinaires de GET SA détenues par The Goldman Sachs Group, Inc. le sont par l'intermédiaire de Aero, une société d'investissement au sein de laquelle les participations sont détenues par deux fonds (GS Global Infrastructure Partners I, L.P. et GS International Infrastructure Partners I, L.P.) gérés par GS infrastructure Advisors 2006 LLC (ensemble « GSIP ») ;*
- *Aero n'envisage pas d'acquérir des actions ou droits de vote supplémentaires ;*
- *ni The Goldman Sachs Group, Inc. ni Aero n'envisagent de prendre le contrôle de Groupe Eurotunnel SA ;*
- *GSIP investit dans les infrastructures et les biens et sociétés liées aux infrastructures. GSIP investit principalement dans les infrastructures de transport et de services. GSIP investit globalement, mais en mettant l'accent sur les pays de l'OCDE, particulièrement en Europe et en Amérique du Nord. GSIP a été créé en 2006 et est, par sa nature d'investisseur en infrastructure, un investisseur de long terme ;*
- *en lien avec cette philosophie d'investissement de long terme, The Goldman Sachs Group, Inc. a obtenu le 26 mai 2010 la désignation de M. Hugues Lepic et de M. Philippe Camu en qualité de membres du conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA. Ni Aero ni The Goldman Sachs Group, Inc. n'envisagent d'augmenter leur représentation ;*
- *ni The Goldman Sachs Group, Inc. ni Aero n'envisagent de modifier la stratégie de Groupe Eurotunnel SA ni d'effectuer les opérations listées à l'article 223-17 I 6° du règlement général ;*
- *ni The Goldman Sachs Group, Inc. ni Aero n'ont conclu d'accord de cession temporaire ayant pour objet les actions ou les droits de vote de Groupe Eurotunnel SA. En ce qui concerne les autres sociétés contrôlées par The Goldman Sachs Group, Inc., ces sociétés ont conclu des emprunts de titres et des remises en garantie « collaterals » portant respectivement sur 3 862 et 114 931 actions ordinaires, incluses dans le nombre total d'actions détenues par The Goldman Sachs Group, Inc. »*

Par courrier à l'AMF le 24 novembre 2011, Norges Bank<sup>(5)</sup> (Bankplassen 2, P.O Box 1179, Sentrum, 0107 Oslo, Norvège), a déclaré avoir franchi en hausse, le 21 novembre 2011, le seuil de 5 % du capital de GET SA et détenir 28 157 753 Actions<sup>(6)</sup> représentant autant de droits de vote, soit 5,15 % du capital et 4,48 % des droits de vote de cette société<sup>(7)</sup>. Ce franchissement de seuil résulte d'une acquisition d'Actions sur le marché. Par courrier à l'AMF le 7 février 2012, Norges Bank a déclaré avoir franchi en baisse, le 6 février

<sup>(1)</sup> Sur la base d'un capital composé de 545 344 183 Actions représentant 626 903 140 droits de vote, en application du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 223-11 du règlement général.

<sup>(2)</sup> Société à responsabilité limitée de droit luxembourgeois contrôlée au plus haut niveau par The Goldman Sachs Group, Inc.

<sup>(3)</sup> « *Limited Partnership* » de droit de l'état de New York contrôlé au plus haut niveau par The Goldman Sachs Group Inc.

<sup>(4)</sup> « *Private unlimited company* » de droit anglais contrôlée au plus haut niveau par The Goldman Sachs Group, Inc.

2012, le seuil de 5 % du capital de GET SA et détenir 27 973 192 Actions représentant autant de droits de vote, soit 4,99 % du capital et 4,35 % des droits de vote au 31 décembre 2012. Ce franchissement de seuil résulte d'une cession d'Actions sur le marché.

## 18.2. DÉTENTION DU CONTRÔLE

A la connaissance de GET SA, il n'existe aucun accord dont la mise en œuvre pourrait, à une date ultérieure, entraîner un changement de contrôle de GET SA.

A l'exception des droits de vote double décrits au paragraphe 21.2.5 du présent Document de Référence, il n'existe pas de droits de vote spécifiques attachés à l'une ou l'autre des Actions.

---

<sup>(5)</sup> Contrôlée par la Banque Centrale de Norvège.

<sup>(6)</sup> Dont 1 587 000 Actions détenues à titre de collatéral.

<sup>(7)</sup> Sur la base d'un capital composé de 546 921 863 Actions représentant 628 943 925 droits de vote, en application du 2<sup>ème</sup> alinéa de l'article 223-11 du règlement général.



## 19. OPERATIONS AVEC DES APPARENTES

Le détail des opérations avec les parties liées pour l'année 2012 figure en note DD des états financiers consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence.

### **Parties liées ayant une influence notable sur le Groupe**

Lors de la restructuration financière en 2007, Groupe Eurotunnel a conclu auprès d'institutions financières des opérations de couverture de taux d'intérêt de sa dette variable sous forme de swap (voir note U des comptes consolidés figurant au chapitre 20 du présent Document de Référence). Goldman Sachs International est une des contreparties de ces instruments de couverture, à hauteur de 2,6 % au 31 décembre 2012, soit une charge de 1,3 million d'euros en 2012 et un passif de 22,4 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Deux fonds d'infrastructure de Goldman Sachs (GS Global Infrastructure Partners I, L.P., et GS International Infrastructure Partners I, L.P., ensemble GSIP) détiennent environ 16 % du capital de GET SA au 31 décembre 2012.

# 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.1.	INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES	142
20.2.	INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA	142
20.3.	ETATS FINANCIERS ANNUELS	142
20.3.1	Comptes consolidés de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent	142
20.3.2	Comptes sociaux de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent	188
20.4.	VÉRIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES ANNUELLES	206
20.5.	DATE DES DERNIÈRES INFORMATIONS FINANCIÈRES	206
20.6.	INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES ET AUTRES	206
20.7.	POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES	206
20.8.	PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE	207
20.8.1	Procédures liées à la Procédure de Sauvegarde	207
20.8.2	Impact sur la situation financière et la rentabilité de Groupe Eurotunnel	209
20.9.	CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIÈRE OU COMMERCIALE	210
20.10.	TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ GET SA AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES	210
20.11.	HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES	211

## 20.1. INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES

Les informations financières présentées dans le présent Document de Référence (en section 20.3), ou incluses par référence au sein de ce dernier, en application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, sont celles relatives à GET SA, société holding du Groupe, et à ses filiales.

## 20.2. INFORMATIONS FINANCIÈRES PRO FORMA

Néant.

## 20.3. ETATS FINANCIERS ANNUELS

### 20.3.1 COMPTES CONSOLIDÉS DE GET SA AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012 ET LE RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES Y AFFÉRENT

#### Sommaire des états financiers consolidés

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012	144
Compte de résultat consolidé	146
Etat du résultat global consolidé	146
Bilan consolidé	147
Tableau de variation des capitaux propres consolidé	148
Tableau de flux de trésorerie consolidé	149
Notes annexes	150
A. Evénements importants	150
B. Principes de préparation, principales règles et méthodes comptables	150
C. Périmètre de consolidation	157
D. Information sectorielle	159
E. Chiffre d'affaires	159
F. Autres produits	159
G. Effectifs et charges de personnel	160
H. Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants	160
I. Autres produits et (charges) opérationnels	160
J. Coût de l'endettement financier net	161
K. Autres produits et (charges) financiers	161
L. Charge d'impôt	161
M. Profit / (perte) par action	162
N. Immobilisations incorporelles et goodwill	163
O. Immobilisations corporelles	164
P. Actifs et passifs financiers	166
Q. Capital social	169
R. Variation des capitaux propres	170
S. Paiements fondés sur des actions	171
T. Avantages postérieurs à l'emploi	173
U. Dettes financières	177
V. Risques financiers	181
W. Juste valeur des actifs et passifs financiers	185
X. Litiges non-provisionnés	185
Y. Provisions	186
Z. Dettes d'exploitation et autres passifs	186

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET  
LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

---

AA.	Engagements hors bilan	186
BB.	Contrats de location simple	186
CC.	Honoraires des commissaires aux comptes	187
DD.	Parties liées	187
EE.	Événements postérieurs à la clôture de l'exercice	187

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE  
31 DÉCEMBRE 2012

—

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de Groupe Eurotunnel SA, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### 1 Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union Européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

### 2 Justification des appréciations

Les estimations comptables concourant à la préparation des comptes consolidés au 31 décembre 2012 ont été réalisées dans un environnement incertain, lié à la crise des finances publiques de certains pays de la zone euro. Cette crise s'accompagne d'une crise économique qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Ces conditions sont décrites dans la note B.2ii de l'annexe des comptes. C'est dans ce contexte qu'en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce, nous avons procédé à nos propres appréciations et que nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

#### *Evaluation des immobilisations en concession*

En application des principes comptables décrits dans la note B.3.iv des comptes consolidés et conformément à la note O.1 de ces mêmes comptes, Groupe Eurotunnel a effectué un test de dépréciation afin de s'assurer que la valeur recouvrable des immobilisations en concession reste supérieure à leur valeur nette comptable. Nous avons examiné les modalités de mise en œuvre de ce test fondé sur la valeur actualisée des flux de trésorerie futurs après impôts et investissements, ainsi que les principales hypothèses et paramètres utilisés. Nous avons ensuite examiné les analyses de sensibilité réalisées. Nous avons également vérifié que la note O.1 des comptes consolidés donne une information appropriée. Ces estimations reposent sur des hypothèses qui ont par nature un caractère incertain, renforcé par le contexte spécifique de préparation des comptes consolidés 2012 rappelé ci-dessus. Les réalisations sont en conséquence susceptibles de différer parfois de manière significative des données prévisionnelles utilisées.

#### *Evaluation des actifs d'Europorte en France*

En application des principes comptables décrits dans la note B.3.iv des comptes consolidés et conformément à la note O.2 de ces mêmes comptes, Groupe Eurotunnel a identifié un indice de perte de valeur des actifs d'Europorte en France et effectué un test de dépréciation afin de s'assurer que leur valeur recouvrable reste supérieure à leur valeur nette comptable. Nous avons examiné les modalités de mise en œuvre de ce test fondé sur la valeur de marché des actifs d'Europorte en France, estimée par référence à des transactions récentes et à des études menées par des experts indépendants. Nous avons également vérifié que la note O.2 des comptes consolidés donne une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### 3 Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 mars 2013

Courbevoie, le 20 mars 2013

KPMG Audit  
*Département de KPMG SA*

Mazars

Philippe Cherqui  
*Associé*

Jean-Marc Deslandes  
*Associé*

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	Note	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Chiffre d'affaires	E	993 148	844 839
Autres produits d'exploitation	F	30 000	9 322
<b>Total produits d'exploitation</b>		<b>1 023 148</b>	<b>854 161</b>
Achats et charges externes		(336 862)	(266 496)
Charges de personnel	G,H	(225 064)	(184 431)
Dotation aux amortissements	N,O	(161 380)	(156 089)
<b>Résultat opérationnel courant</b>		<b>299 842</b>	<b>247 145</b>
Autres produits opérationnels	I	1 226	27 602
Autres charges opérationnelles	I	(5 556)	(2 796)
<b>Résultat opérationnel</b>		<b>295 512</b>	<b>271 951</b>
Produits financiers	J	2 868	3 628
Coût de l'endettement financier brut	J	(272 196)	(267 466)
Coût de l'endettement financier net		(269 328)	(263 838)
Autres produits financiers	K	16 307	16 840
Autres charges financières	K	(8 276)	(13 185)
Charge d'impôt	L	(190)	(496)
<b>Résultat de l'exercice : profit</b>		<b>34 025</b>	<b>11 272</b>
Résultat : part du Groupe		34 025	11 272
Résultat : part des minoritaires	R	–	–
Résultat par action (en euros)	M	0,06	0,02
Résultat par action après dilution (en euros)	M	0,06	0,02

## ETAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Ecarts de conversion	(40 029)	(49 028)
Variation de la valeur de marché des instruments de couverture de taux	(128 103)	(335 643)
Perte nette enregistrée directement en capitaux propres	(168 132)	(384 671)
Profit de l'exercice – part du Groupe	34 025	11 272
<b>Pertes comptabilisées – part du Groupe</b>	<b>(134 107)</b>	<b>(373 399)</b>
Profits / (pertes) comptabilisés – part des minoritaires	–	–
<b>Total des pertes comptabilisées</b>	<b>(134 107)</b>	<b>(373 399)</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## BILAN CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	Note	31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>ACTIF</b>			
Ecart d'acquisition	N	17 364	16 965
Immobilisations incorporelles	N	11 139	11 971
<b>Total des immobilisations incorporelles</b>		<b>28 503</b>	<b>28 936</b>
Immobilisations mises en Concession	O	6 445 225	6 538 386
Immobilisations propres	O	202 425	88 455
<b>Total des immobilisations corporelles</b>		<b>6 647 650</b>	<b>6 626 841</b>
Participations		5	5
Autres actifs financiers	P,V	155 183	133 467
<b>Total des actifs non courants</b>		<b>6 831 341</b>	<b>6 789 249</b>
Stocks		3 250	2 258
Clients et comptes rattachés	P,V	120 985	105 960
Autres créances	P,V	43 185	44 575
Autres actifs financiers	P,V	208	135
Trésorerie et équivalents de trésorerie	P,V	256 228	275 522
<b>Total des actifs courants</b>		<b>423 856</b>	<b>428 450</b>
<b>Total de l'actif</b>		<b>7 255 197</b>	<b>7 217 699</b>
<b>PASSIF</b>			
Capital social	Q	220 000	224 229
Primes d'émission	Q	1 711 796	1 769 895
Réserves	R	57 816	196 147
Résultat de l'exercice	R	34 025	11 272
Ecart de conversion	B,2i	158 784	198 813
<b>Total des capitaux propres</b>		<b>2 182 421</b>	<b>2 400 356</b>
Engagements de retraite	T	22 188	26 187
Dettes financières	P,U	3 934 295	3 871 622
Instruments dérivés de taux	P,U	856 017	727 914
<b>Total des passifs non courants</b>		<b>4 812 500</b>	<b>4 625 723</b>
Provisions	Y	1 661	2 343
Dettes financières	P,U	53 849	5 127
Autres dettes financières	P,V	–	7
Dettes d'exploitation	P,Z	175 691	159 084
Dettes diverses et produits constatés d'avance	Z	29 075	25 059
<b>Total des passifs courants</b>		<b>260 276</b>	<b>191 620</b>
<b>Total des passifs et capitaux propres</b>		<b>7 255 197</b>	<b>7 217 699</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.



TABEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	Capital social	Primes d'émission	Réserves consolidées	Résultat de l'exercice et report à nouveau	Ecart de conversion	Total
1 janvier 2011	213 684	1 812 316	606 964	(56 800)	244 248	<b>2 820 412</b>
Transfert en réserves consolidées			(56 800)	56 800		-
Païement de dividende			(20 938)			<b>(20 938)</b>
Frais d'augmentation de capital		(1 232)				<b>(1 232)</b>
Attribution des actions de fidélité sur l'augmentation de capital 2008 et ajustement réserve spéciale	959	30	(989)			-
Rémunération complémentaire conditionnelle sur les TSRA		(404)				<b>(404)</b>
Conversion des Bons 2007	12 986	(4)				<b>12 982</b>
Annulation des actions auto-détenues	(3 400)	(40 811)	44 211			-
Païements fondés sur des actions			2 170			<b>2 170</b>
Acquisition / vente d'actions auto-détenues			(39 235)			<b>(39 235)</b>
Résultat de l'exercice				11 272		<b>11 272</b>
Imputation de l'écart de conversion sur remboursement partiel de prêt sur filiale UK			(3 593)		3 593	-
Profit / (perte) net enregistré directement en capitaux propres			(335 643)		(49 028)	<b>(384 671)</b>
<b>31 décembre 2011</b>	<b>224 229</b>	<b>1 769 895</b>	<b>196 147</b>	<b>11 272</b>	<b>198 813</b>	<b>2 400 356</b>
Transfert en réserves consolidées			11 272	(11 272)		-
Païement de dividende (note R)			(44 105)			<b>(44 105)</b>
Frais d'augmentation de capital		(100)				<b>(100)</b>
Païements fondés sur des actions			* 5 219			<b>5 219</b>
Acquisition / vente d'actions auto-détenues			(44 842)			<b>(44 842)</b>
Annulation des actions auto-détenues (note Q.2)	(4 229)	(57 999)	62 228			-
Résultat de l'exercice				34 025		<b>34 025</b>
Profit / (perte) net enregistré directement en capitaux propres			(128 103)		(40 029)	<b>(168 132)</b>
<b>31 décembre 2012</b>	<b>220 000</b>	<b>1 711 796</b>	<b>57 816</b>	<b>34 025</b>	<b>158 784</b>	<b>2 182 421</b>

\* Dont 3 541 milliers d'euros au titre des actions gratuites (voir note S) et 1 678 milliers d'euros au titre des options de souscriptions.

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## TABEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

EN MILLIERS D'EUROS	Note	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Résultat de l'exercice : profit		34 025	11 272
Charge d'impôt		190	496
Autres produits financiers nets		(8 031)	(3 655)
Coût de l'endettement financier net		269 328	263 838
Autres charges / (produits) opérationnels nets		4 330	(24 806)
Dotations aux amortissements		161 380	156 089
<b>Résultat opérationnel courant avant amortissements</b>		<b>461 222</b>	<b>403 234</b>
Ajustement de taux	(*)	1 151	10 377
Variation des stocks		(986)	(833)
Variation des créances courantes		(21 317)	260
Variation des dettes courantes		18 916	4 781
<b>Variation de trésorerie courante</b>		<b>458 986</b>	<b>417 819</b>
Autres charges opérationnelles		1 773	(1 630)
Impôts décaissés		(158)	(206)
<b>Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles</b>		<b>460 601</b>	<b>415 983</b>
Achats d'immobilisations		(183 826)	(97 503)
Ventes d'immobilisations		1 421	246
Investissements rattachés aux participations		(1 091)	–
Remboursement au titre de l'indemnisation du matériel roulant		–	19 880
<b>Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement</b>		<b>(183 496)</b>	<b>(77 377)</b>
Dividende versé		(44 105)	(20 938)
Frais imputés sur la prime d'émission		(697)	(1 167)
Achat des obligations à taux variable		(18 400)	(128 258)
Rachats des actions propres		(43 604)	(39 217)
Exercice des Bons 2007		2 932	9 892
Intérêts versés sur l'Emprunt à Long Terme		(176 745)	(161 525)
Intérêts versés sur les contrats de couverture de taux		(50 892)	(49 063)
Encaissement provenant d'emprunts		25 028	–
Frais payés sur autres emprunts		(191)	–
Intérêts versés sur autres emprunts		(891)	–
Remboursement des autres emprunts		(767)	–
Intérêts reçus sur trésorerie et équivalents de trésorerie		3 151	3 421
Intérêts reçus sur autres actifs financiers		5 832	698
Flux net sur contrat de liquidité		(1 241)	(489)
<b>Flux de trésorerie net lié aux activités de financement</b>		<b>(300 590)</b>	<b>(386 646)</b>
<b>Variation de trésorerie</b>		<b>(23 485)</b>	<b>(48 040)</b>

\* L'ajustement résulte de la prise en compte des éléments du compte de résultat au taux de clôture.

## MOUVEMENTS DE L'EXERCICE

EN MILLIERS D'EUROS	Note	2012	2011
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 1 <sup>er</sup> janvier		275 522	316 323
Variation de trésorerie		(23 485)	(48 040)
Variation des intérêts		(282)	214
Incidence des variations des taux de change		4 473	7 025
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie au 31 décembre</b>	P.4	<b>256 228</b>	<b>275 522</b>

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

## NOTES ANNEXES

Groupe Eurotunnel SA, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe Eurotunnel. Ses actions sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris et sur NYSE Euronext Londres. Le terme « Groupe Eurotunnel SA » ou « GET SA » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « Groupe » ou « Groupe Eurotunnel » concerne l'ensemble économique composé de Groupe Eurotunnel SA et de ses filiales.

Les activités du Groupe sont la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, selon les termes de la Concession (expirant en 2086), l'activité de fret ferroviaire, et l'activité maritime.

### A. Evénements importants

#### A.1 Acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance et lancement de l'activité maritime

Le Tribunal de commerce de Paris a décidé le 11 juin 2012 de retenir l'offre de Groupe Eurotunnel pour l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance en liquidation, constitués notamment des navires le *Berlioz*, le *Rodin* et le *Nord Pas-de-Calais*, pour un montant total de 65 millions d'euros. Le transfert de propriété de ces actifs est intervenu le 2 juillet 2012 avec une clause d'inaliénabilité des navires pour cinq ans. Le coût total d'acquisition des navires incluant les frais liés à leur remise en état et divers frais accessoires d'achat est de 72 millions d'euros. Après la remise en état du Rodin et du Berlioz, l'exploitation commerciale de l'activité maritime a commencé le 20 août 2012.

Groupe Eurotunnel, à travers ses filiales Euro-TransManche propriétaires des bateaux, a conclu des contrats de location avec une société constituée par d'anciens salariés de SeaFrance, SCOP SeaFrance, indépendante de Groupe Eurotunnel, qui les exploite sur le Détroit. Dans le même temps, Groupe Eurotunnel via sa filiale MyFerryLink SAS achète la capacité à la SCOP SeaFrance et commercialise les traversées.

Le 8 novembre 2012, l'Autorité de la concurrence française a donné son aval à la reprise des actifs de SeaFrance par Groupe Eurotunnel sous réserve de certains engagements, notamment sur la séparation des activités commerciales fret maritime et de Navettes, sur une période de cinq ans.

L'autorité de la concurrence britannique, la *Competition Commission*, a été saisie et a fait connaître, le 19 février 2013, la teneur de ses analyses préliminaires. Selon ces dernières, l'entrée du nouvel opérateur MyFerryLink porterait atteinte à la concurrence et la vente des actifs du groupe SeaFrance à un autre opérateur aurait été plus favorable à la concurrence sur le marché transmanche. Le Groupe conteste cette analyse et considère au contraire que l'acquisition des navires de l'ex-SeaFrance, neuf mois après sa liquidation et la fin de son activité, ainsi que la création du nouvel opérateur MyFerryLink, renforcent la concurrence sur le marché transmanche et apportent aux clients, y compris ceux qui ne peuvent passer dans le Tunnel, un choix supplémentaire à l'offre déjà existante. Groupe Eurotunnel continue de travailler avec la *Competition Commission*, qui devrait rendre sa décision en avril 2013, afin de faire reconnaître le bien fondé de sa position.

Les comptes au 31 décembre 2012 n'intègrent pas les impacts financiers éventuels qui pourraient découler d'une issue positive ou négative du processus en cours et que Groupe Eurotunnel n'est pas en mesure d'évaluer.

#### A.2 Indemnisation de l'incendie de septembre 2008

En novembre 2012, le Groupe a conclu un accord définitif avec ses assureurs sur l'indemnisation du sinistre de septembre 2008, et en conséquence, le Groupe a perçu et comptabilisé en autres produits d'exploitation 30 millions d'euros d'indemnités supplémentaires au cours du deuxième semestre 2012.

Entre 2008 et 2012, Eurotunnel a perçu et comptabilisé un montant total de 253 millions d'euros d'indemnités d'assurance, dont 152 millions d'euros au titre des pertes d'exploitation, 65 millions d'euros au titre des réparations du Tunnel (57 millions d'euros) et frais annexes (8 millions d'euros) et 36 millions d'euros au titre de l'indemnisation du matériel roulant détruit.

### B. Principes de préparation, principales règles et méthodes comptables

#### B.1 Déclaration de conformité

Les comptes consolidés ont été établis conformément aux normes comptables internationales (IFRS) telles qu'adoptées par l'Union Européenne jusqu'au 31 décembre 2012. Les IFRS telles qu'adoptées par l'Union Européenne diffèrent sur certains aspects des IFRS publiés par l'IASB. Néanmoins, le Groupe s'est assuré que l'information financière pour les périodes présentées n'aurait pas été substantiellement différente s'il avait appliqué les IFRS telles que publiées par l'IASB.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration le 20 mars 2013, et seront soumis à l'assemblée générale des actionnaires pour approbation.

### **B.2 Principes de préparation et de présentation des comptes consolidés**

Les comptes consolidés résultent de la consolidation de GET SA et ses filiales figurant dans le tableau en note C ci-dessous. Les exercices comptables des sociétés du Groupe couvrent la période 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre.

Eurotunnel n'est pas soumis au contrôle et à la régulation des services et de leurs prix. Les critères de reclassement relatifs à l'interprétation IFRIC 12 sur les concessions ne lui sont pas applicables. GET SA prépare ses comptes en appliquant la norme IAS 16 relative aux actifs corporels et la norme IAS 37 relative aux provisions.

Groupe Eurotunnel a décidé d'appliquer par anticipation sur l'exercice 2012 l'amendement à la norme IAS 1 relatif à la présentation des autres éléments du résultat global (voir l'état du résultat global consolidé à la page 146) applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2012.

Les normes et interprétations suivantes publiées par l'IASB et adoptées par l'Union européenne sont devenues applicables pour le Groupe au 1<sup>er</sup> janvier 2012 :

- L'amendement à IFRS 7 « Informations à fournir en matière de transfert d'actifs financiers », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2011. Cet amendement n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés du Groupe au 31 décembre 2012.

Les textes suivants, publiés par l'IASB et adoptés par l'Union Européenne, n'ont pas été appliqués par anticipation par Groupe Eurotunnel :

- La révision de la norme IAS 19 « Avantages du personnel » (applicable de manière obligatoire à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013). La norme IAS 19 révisée a pour principale conséquence la suppression de l'option qui permettait, dès lors que l'on sortait du corridor de 10 %, d'étaler l'amortissement des écarts actuariels. Ces derniers devront dorénavant être comptabilisés directement en capitaux propres. L'application de cette norme à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013 se traduira par une application rétrospective, à savoir la modification de l'exercice comparatif (l'exercice 2012) en considérant que la norme est appliquée depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012. Pour le Groupe, les modifications des comptes 2012 (à titre comparatif) se traduiront par les impacts suivants :
  - une diminution des capitaux propres d'ouverture du premier exercice comparatif publié soit au 1<sup>er</sup> janvier 2012 d'environ 21 millions d'euros et une augmentation du passif au titre des engagements de retraite d'un montant équivalent,
  - une diminution du résultat 2012 d'un montant d'environ 2 millions d'euros,
  - une diminution des autres éléments du résultat global 2012 d'un montant d'environ 5 millions d'euros, et
  - une diminution des capitaux propres au 31 décembre 2012 d'un montant d'environ 28 millions d'euros et une augmentation du passif au titre des engagements de retraite d'un montant équivalent.
- L'amendement à la norme IFRS 7 « Information à fournir sur la compensation des actifs et des passifs financiers », applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Le « package consolidation », qui a été adopté par l'Union Européenne en 2012 et sera applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, n'a pas été appliqué par anticipation par Groupe Eurotunnel. Il comprend les normes suivantes :

- La norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés » qui remplacera la norme IAS 27 « Etats financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités ad hoc ».
- La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les co-entreprises » ainsi que l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par les co-entrepreneurs ».
- La norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités ».
- La révision des normes IAS 27 renommée « Etats financiers individuels » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises ».

L'application des normes IFRS 10 (définition unique du contrôle) et IFRS 11 (suppression de l'intégration proportionnelle pour les joints ventures) est en cours d'étude. Néanmoins, le Groupe n'anticipe pas d'impact significatif sur le mode de consolidation de ses filiales.

Les principaux textes potentiellement applicables au Groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union Européenne sont décrits ci-dessous. Ils seront applicables de manière obligatoire, sous réserve de leur approbation par l'Union Européenne, aux périodes comptables ouvertes à compter :

- du 1<sup>er</sup> janvier 2013 :
  - la norme IFRS 13 « Evaluation de la juste valeur »,
- du 1<sup>er</sup> janvier 2014 :
  - l'amendement à IAS 32 « compensation des actifs et des passifs financiers »,

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- du 1<sup>er</sup> janvier 2015 :
- la norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers ».

Les autres normes, interprétations et amendements à des normes existantes ne sont pas applicables pour le Groupe.

### i. Taux de change

Les comptes sociaux de GET SA et les comptes consolidés de GET SA sont préparés en euros.

Les comptes des entités britanniques du Groupe, et notamment de GBRf, de CTG et de ses filiales, sont préparés en livre sterling. Leurs comptes ont été convertis en euros de la manière suivante :

- Le report à nouveau, ainsi que les immobilisations mises en Concession et les amortissements y afférant au taux historique.
- Les autres actifs et passifs au taux en vigueur à la date du bilan.
- Le compte de résultat, à l'exception des amortissements des Concessionnaires, au taux moyen.
- Les écarts de conversion sont portés au bilan dans un poste spécifique des capitaux propres.
- Les taux moyens et de clôture des exercices 2012 et 2011 ont été les suivants :

€/£	2012	2011
Taux de clôture	1,225	1,197
Taux moyen	1,230	1,148

### ii. Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers consolidés nécessite de retenir des estimations et des hypothèses qui influencent la valeur des actifs et des passifs du bilan, ainsi que le montant des produits et charges de l'exercice. Le conseil d'administration revoit périodiquement les valorisations et les estimations sur la base de l'expérience et de tout autre élément pertinent utile pour la détermination d'une évaluation raisonnable et appropriée des actifs et passifs présentés au bilan. Les estimations comptables concourant à la préparation des comptes consolidés au 31 décembre 2012 ont été réalisées dans un environnement incertain, lié à la crise des finances publiques de certains pays de la zone euro. Cette crise s'accompagne d'une crise économique, qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques.

D'autres conditions et hypothèses pourraient conduire à des estimations significativement différentes. L'utilisation d'estimations concerne principalement l'évaluation des immobilisations incorporelles et corporelles (voir respectivement notes N et O), l'évaluation de la situation fiscale (voir note L), et certains éléments de valorisation des actifs et passifs financiers (voir note W).

## B.3 Principales règles et méthodes comptables

### i. Regroupement d'entreprises et écart d'acquisition

Les regroupements d'entreprises sont comptabilisés selon la méthode de l'acquisition telle que présentée dans la norme IFRS 3 Révisée. En application de cette méthode, les actifs acquis, les dettes et les passifs éventuels repris sont comptabilisés à leur juste valeur.

Le goodwill ou « écart d'acquisition » représente l'excédent entre le coût d'acquisition et la part acquise de la juste valeur des actifs, des passifs et des passifs éventuels identifiables. Il est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et est comptabilisé au bilan.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis excède le coût d'acquisition, un « écart d'acquisition négatif » est immédiatement comptabilisé en résultat.

Les frais directement attribuables à des opérations d'acquisition sont comptabilisés en résultat opérationnel de l'exercice.

### ii. Immobilisations incorporelles relatives aux contrats commerciaux

Ces immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire sur la durée de vie estimée des contrats commerciaux.

### iii. Immobilisations corporelles et amortissements

Les éléments d'immobilisations corporelles sont exprimés à leur valeur nette comptable, correspondant au prix de revient diminué des amortissements et dépréciations. Les immobilisations sont amorties en fonction de leurs durées d'utilisation mentionnées ci-après :

	Liaison Fixe	Europorte	Maritime
Tunnels	Concession <sup>(*)</sup>	–	–
Terminaux et terrains afférents	10 ans à Concession <sup>(*)</sup>	–	–
Equipement fixes et autres matériels	5 ans à Concession <sup>(*)</sup>	–	–
Terrain, construction et agencements	–	Durée de contrat / 20 ans	10 ans
Matériel industriel	–	3 à 10 ans	5 à 10 ans
Matériels roulants	5 à 60 ans	5 à 35 ans	–
Navires	–	–	5-23 ans <sup>(**)</sup>
Terrains propres	non amortis	–	–
Equipements de bureaux	3 à 10 ans	3 à 10 ans	3 à 10 ans

\* La Concession expire en 2086.

\*\* La durée d'amortissement a été déterminée pour chaque navire sur une durée de vie de 30 ans à compter de leur date de première mise en service.

Les durées d'utilisation prévisibles des immobilisations sont revues et, si nécessaire, modifiées en fonction de l'expérience acquise.

Les immobilisations en Concession non renouvelables font l'objet d'un amortissement linéaire sur toute la durée de la Concession. Les immobilisations renouvelables sont amorties selon le mode linéaire.

Un amortissement de caducité des immobilisations renouvelables sera constitué à partir du dernier renouvellement d'immobilisation sur la durée résiduelle de la Concession.

Pour les navires, le calcul des amortissements tient compte de leur valeur résiduelle estimée en fin de vie, déterminée sur la base de leur valeur de cession pour démolition.

Les subventions d'investissements reçues sur l'exercice ont suivi l'affectation de l'actif auquel elles sont rattachées.

### iv. Dépréciation des actifs immobilisés

Conformément à la norme IAS 36, la valeur des actifs est revue à chaque clôture des comptes afin d'apprécier s'il existe un indice quelconque montrant que l'actif ou le groupe d'actif a pu voir sa valeur significativement modifiée.

Au sein du Groupe Eurotunnel, chaque secteur d'activité représente une unité génératrice de trésorerie (UGT). Toutefois, dans certains cas, l'UGT pourra être constituée d'une ou plusieurs entités juridiques opérationnelles.

Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué : la valeur nette comptable de l'actif immobilisé est comparée à sa valeur recouvrable. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'utilité. La valeur vénale est déterminée par référence à des transactions récentes ou à des études menées par des experts indépendants.

La valeur d'utilité des UGT est calculée par la méthode d'actualisation des cash-flows opérationnels prévisionnels après impôt et après investissements de renouvellement, tels qu'ils ressortent des plans d'affaires établis par chaque UGT et validés par le management du Groupe dans le cadre de son pilotage opérationnel. La période du plan d'affaires, généralement de trois années est complétée par deux années d'extrapolations. Pour les actifs en Concession, les flux sont extrapolés sur la base d'une hypothèse de croissance sur la durée restante de la Concession. Pour les actifs hors Concession, cette extrapolation est complétée par une valeur terminale qui est évaluée sur la base d'une capitalisation à l'infini des flux de trésorerie avec un taux de croissance modéré limité au taux d'inflation. Le taux d'actualisation retenu est le WACC calculé par UGT à la clôture de chaque exercice. Si la valeur recouvrable d'un actif immobilisé devient inférieure à sa valeur nette comptable, cette dernière est ramenée à la recouvrable par le biais d'une dépréciation.

Les écarts d'acquisition font l'objet d'un test de perte de valeur annuel. La valeur recouvrable est calculée pour l'UGT à laquelle peut être rattaché le goodwill.

### v. Engagements de retraite

Le Groupe constitue une provision pour indemnité de départ en retraite des salariés sous contrat français en fonction de ses engagements contractuels ou légaux, ainsi qu'une provision pour les avantages postérieurs à l'emploi de ses salariés sous contrat

britannique, adhérents aux fonds de retraite administrés par CTG et ESL et au fonds de retraite de GBRf. Ces engagements sont évalués selon la méthode actuarielle des unités de crédit projetées. Tous les coûts des services rendus au cours de l'exercice et le coût financier ainsi que les écarts actuariels amortis selon la méthode du corridor sur la durée moyenne résiduelle de la vie active des bénéficiaires sont présentés en charges d'exploitation.

#### **vi. Provisions**

Des provisions sont constituées lorsqu'il existe une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé et dont la sortie probable de ressources peut être évaluée de manière fiable.

#### **vii. Instruments financiers**

##### **Actifs financiers**

En application d'IAS 39, les actifs financiers sont classés suivant l'une des quatre catégories suivantes :

- les actifs financiers à la juste valeur par le compte de résultat ;
- les prêts et créances ;
- les actifs détenus jusqu'à échéance ;
- les actifs disponibles à la vente.

La classification induit le traitement comptable de ces instruments. Elle est déterminée par le Groupe à la date de comptabilisation initiale, en fonction de l'objectif suivant lequel ces actifs ont été acquis. Les achats et ventes d'actifs financiers sont comptabilisés à la date de transaction, date à laquelle le Groupe est engagé dans l'achat ou la vente de l'actif.

##### *Les actifs financiers à la juste valeur par le compte de résultat*

Il s'agit d'actifs financiers détenus par le Groupe à des fins de réalisation d'un profit de cession à court terme, ou encore d'actifs financiers volontairement classés dans cette catégorie.

Ces actifs sont évalués à la juste valeur avec enregistrement des variations de valeur en résultat.

Classés en actifs courants dans les équivalents de trésorerie, ces instruments financiers comprennent notamment les parts d'OPCVM de trésorerie.

##### *Les prêts et créances*

Les prêts et créances sont des actifs financiers, dont les paiements sont déterminés ou déterminables, qui ne sont pas cotés sur un marché actif et qui ne sont ni détenus à des fins de transaction ni disponibles à la vente.

Ces actifs sont évalués initialement à la juste valeur, puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Pour les créances à court terme sans taux d'intérêt déclaré, la juste valeur est assimilée au montant de la facture d'origine sauf si le taux d'intérêt effectif a un impact significatif.

Ces actifs font l'objet de tests de dépréciation en cas d'indice de perte de valeur. Une dépréciation est comptabilisée si la valeur comptable est supérieure à la valeur recouvrable estimée.

Les créances rattachées à des participations et les créances commerciales sont incluses dans cette catégorie. Elles figurent en actifs financiers et en créances commerciales.

##### *Les actifs détenus jusqu'à échéance*

Les actifs détenus jusqu'à échéance sont des actifs financiers, autres que les prêts et créances, ayant une échéance fixée, dont les paiements sont déterminés ou déterminables, et que le Groupe a l'intention et la capacité de détenir jusqu'à cette échéance. A la date de la clôture, le Groupe n'a désigné aucun actif financier dans cette catégorie comptable.

##### *Les actifs disponibles à la vente*

Les actifs disponibles à la vente sont des actifs financiers qui ne font pas partie des catégories précitées. Ils sont évalués à la juste valeur. Les plus ou moins-values latentes constatées sont comptabilisées dans les capitaux propres jusqu'à leur cession. Cependant lorsqu'il existe un indice objectif de dépréciation d'un actif disponible à la vente, la perte cumulée est comptabilisée en résultat. Les dépréciations constatées sur les titres à revenus variables ne peuvent pas être reprises lors d'un arrêté ultérieur. Les critères de dépréciations définis par le Groupe pour les titres et les actions (titres à revenus variables) correspondent à une perte durable ou significative. Pour les instruments de dette, une dépréciation n'est enregistrée en résultat qu'en présence d'indice de perte de valeur en lien avec le risque de contrepartie.

La juste valeur correspond, pour les titres cotés, à un prix de marché. Pour les titres non cotés, elle est déterminée par référence à des transactions récentes ou par des techniques de valorisation qui intègrent des données de marché fiables et observables. Toutefois, lorsqu'il est impossible d'estimer raisonnablement la juste valeur d'un titre, ce dernier est évalué au coût historique. Ces actifs font alors l'objet de tests de dépréciation afin d'en apprécier le caractère recouvrable.

Cette catégorie comprend les titres de participation non consolidés et les autres actifs financiers.

Les obligations à taux variable sont classées dans la catégorie des actifs disponibles à la vente. La décote constituée par la différence entre la valeur nominale et le prix d'achat constatée à la date d'acquisition, ainsi que les frais y afférents sont rapportés au compte de résultat sur la durée de vie de ces obligations selon la méthode de taux d'intérêt effectif.

#### **Passifs financiers**

Les passifs financiers comprennent au titre de la norme IAS 39 :

- les emprunts et concours bancaires ;
- les dérivés.

#### *Emprunts*

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur diminuée des coûts de transaction, puis au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Pour les passifs financiers à taux fixe, les frais financiers sont comptabilisés à un taux d'intérêt constant jusqu'à échéance de l'emprunt selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le taux d'intérêt effectif est le taux qui permet d'actualiser l'ensemble des flux contractuels dus au titre de l'emprunt jusqu'à son échéance. Ces flux sont calculés à partir des flux prévisionnels dus au titre de chacun des instruments financiers constituant l'emprunt financier. Le calcul comprend notamment les coûts relatifs à la transaction, et l'ensemble des primes payées ou reçues.

Pour les passifs financiers à taux variable, les flux de trésorerie sont périodiquement ré estimés pour refléter les fluctuations des taux d'intérêt du marché, modifiant ainsi le taux d'intérêt effectif.

Pour les passifs financiers à taux fixe indexés sur l'inflation, les flux de trésorerie sont périodiquement ré estimés pour refléter les fluctuations des niveaux d'inflation constatés, modifiant ainsi le taux d'intérêt effectif.

#### *Instruments de couverture de taux d'intérêt*

Tous les instruments dérivés sont destinés à couvrir l'exposition au risque de taux. Ils sont comptabilisés à la valeur de marché et sont utilisés comme des instruments de couverture de flux de trésorerie.

Couverture du flux de trésorerie : les instruments dérivés dont l'objectif est de couvrir le taux flottant de la dette sont considérés comme des instruments de couverture de flux de trésorerie. La portion de gain ou de perte liée aux variations de juste valeur réputée efficace est comptabilisée au niveau des capitaux propres et ce jusqu'au moment où la transaction couverte est elle-même reconnue dans les états financiers du Groupe. La portion réputée inefficace est directement comptabilisée au niveau du résultat financier. Les gains et pertes constatés en capitaux propres sont rapportés au compte de résultat de l'exercice au cours duquel l'élément couvert affecte le résultat. Les instruments de couverture de taux d'intérêt, présentés dans la note U sur les emprunts, répondent aux critères définis par la norme IAS 39 et sont donc comptabilisés selon le principe de couverture des flux de trésorerie.

#### **viii. Paiements en actions**

Les options de souscriptions d'actions sont comptabilisées selon la norme IFRS 2. Les options sont évaluées à leur juste valeur à la date d'attribution (voir note B.4 ci-dessous) et les évolutions de valeur postérieures à la date d'attribution sont sans incidence sur l'évaluation initiale. La valeur, ainsi déterminée, est enregistrée en charges de personnel, linéairement entre la date d'attribution et la date de maturité (période d'acquisition des droits) avec contrepartie directe en capitaux propres.

#### **ix. Actions propres**

Les actions auto-détenues par GET SA sont enregistrées en diminution des capitaux propres à leur coût d'acquisition. Les cessions sont imputées directement en capitaux propres et ne génèrent aucun résultat.

#### **x. Conversion des éléments en devises**

Les transactions en devises sont converties dans la monnaie de comptes de chaque entité aux taux en vigueur à la date de chacune des transactions. Les créances et dettes libellées en devises, à l'exception des éléments mentionnés dans la note B.2i ci-dessus, sont



converties sur la base des taux en vigueur à la date du bilan. Les écarts résultant de cette réévaluation sont portés au compte de résultat.

#### **xi. Comptabilisation de ventes**

Le chiffre d'affaires correspond aux ventes de services dans le cadre des activités courantes. Les ventes sont constatées en chiffre d'affaires lors de l'utilisation des services, soit en l'occurrence lors de la réalisation du transport. En conséquence, à leur date d'émission les titres de transport pour l'activité Navettes et l'activité maritime sont comptabilisés en « produits constatés d'avance ».

#### **xii. Profits nets ou pertes nettes pour chaque catégorie d'instruments financiers**

Les produits et charges d'intérêts présentés dans le compte de résultat incluent :

- Les intérêts sur les actifs et passifs financiers comptabilisés au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. Le calcul du taux d'intérêt effectif inclut l'intégralité des commissions et des marges payées ou reçues entre les parties au contrat, qui font partie intégrante du taux d'intérêt effectif, des coûts de transaction et de toutes les autres primes positives ou négatives. Les coûts de transaction sont les coûts marginaux directement imputables à l'acquisition, à l'émission ou à la sortie d'un actif ou d'un passif financier.
- Les variations de juste valeur des dérivés qualifiés de couverture (pour la partie inefficace).

#### **xiii. Impôts sur le résultat**

L'impôt sur le résultat se compose de l'impôt exigible et de l'impôt différé. L'impôt est comptabilisé en résultat sauf s'il se rattache à des éléments qui sont comptabilisés directement en capitaux propres ; auquel cas il est comptabilisé en capitaux propres.

L'impôt exigible est le montant estimé de l'impôt dû au titre du bénéfice imposable de l'exercice, déterminé en utilisant les taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi-adoptés à la date de clôture et tout ajustement du montant de l'impôt exigible au titre des périodes précédentes.

L'impôt différé est déterminé selon l'approche bilantielle pour toutes les différences temporelles entre la valeur comptable des actifs et des passifs et leurs bases fiscales. L'évaluation des actifs et des passifs d'impôts différés repose sur la façon dont le Groupe s'attend à recouvrer ou à régler la valeur comptable des actifs et passifs, en utilisant les taux d'impôt qui ont été adoptés ou quasi-adoptés à la date de clôture. Un actif d'impôt différé n'est comptabilisé que dans la mesure où il est probable que le Groupe disposera de bénéfices futurs imposables sur lesquels les pertes fiscales non utilisées pourraient être imputées.

### **B.4 Détermination de la juste valeur**

Les règles et méthodes du Groupe requièrent la détermination de la juste valeur pour des actifs et passifs, financiers et non-financiers. La juste valeur a été déterminée, au titre de leur évaluation et pour la présentation des informations en annexes selon les méthodes suivantes. Lorsqu'elle est applicable, une information approfondie, relative aux hypothèses utilisées dans la détermination de la juste valeur est communiquée dans les notes spécifiques sur ces actifs et passifs.

#### **Instruments non financiers**

##### *Immobilisations corporelles*

La juste valeur des immobilisations corporelles acquises suite à un regroupement d'entreprises est évaluée en retenant la plus élevée des valeurs vénale ou d'utilité.

##### *Immobilisations incorporelles*

La juste valeur des immobilisations incorporelles acquises suite à un regroupement d'entreprises est évaluée selon la méthode de valeur actualisée des flux de trésorerie futurs après impôts dégagés par les actifs concernés.

##### *Paiements fondés sur des actions*

La juste valeur des plans de stock-options est déterminée en appliquant le modèle binominal de Black & Scholes et l'approche Monte-Carlo. Les bases de calcul de cette évaluation incluent le cours de l'action à la date d'attribution, le prix d'exercice des options, la volatilité attendue, la durée de vie attendue, les dividendes attendus, le taux d'intérêt sans risque, et le taux de turnover des bénéficiaires. Pour les options assorties de conditions de performance qui ne sont pas liées au marché, celles-ci ne sont pas prises en compte dans l'évaluation de la juste valeur.

#### **Instruments financiers**

Les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur sont classés selon un niveau de juste valeur soit :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à l'aide de prix cotés (non ajustés) observés sur des marchés actifs pour des actifs ou passifs identiques.
- Niveau 2 : juste valeur évaluée à l'aide de données (« inputs »), autres que les prix cotés inclus dans le niveau 1, qui sont observables pour l'actif ou le passif, soit directement (sous forme de prix) ou indirectement (déterminées à partir de prix).
- Niveau 3 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

#### *Trésorerie et équivalents de trésorerie*

La trésorerie et les équivalents de trésorerie comprennent les fonds en caisse et les dépôts à vue dont l'échéance est inférieure ou égale à trois mois à partir de la date d'acquisition qui sont sujets à un risque non significatif de changement de valeur et qui sont utilisés par le Groupe dans la gestion des engagements à court terme. Les placements monétaires sont évalués à leurs valeurs de marché à la date de clôture.

#### *Créances clients et autres créances*

La juste valeur des créances clients et autres créances est évaluée sur la base de leur valeur recouvrable. Cette juste valeur est déterminée pour les besoins de l'information en annexe dans le cadre des créances acquises lors d'un regroupement d'entreprises.

#### *Instruments dérivés*

La juste valeur des instruments de couverture de taux est évaluée par actualisation des flux contractuels sur la base d'évaluations fournies par les contreparties financières.

#### **B.5 Indicateurs financiers**

Définition des principaux indicateurs financiers :

##### **i. EBITDA / marge d'exploitation**

La notion d'EBITDA (ou marge d'exploitation) retenue par le Groupe correspond au résultat opérationnel courant corrigé des dotations aux amortissements.

##### **ii. Distinction entre résultat opérationnel courant et résultat opérationnel**

Le Groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat opérationnel ». Ce solde, appelé « résultat opérationnel courant », exclut les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et dont le montant est particulièrement significatif. Le Groupe applique ainsi la recommandation n° 2009-R-03 du Conseil National de la Comptabilité.

#### **C. Périmètre de consolidation**

Les sociétés acquises ou constituées pendant l'exercice sont consolidées à partir de leur date d'acquisition ou de constitution.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation GET SA au 31 décembre 2011 et au 31 décembre 2012 sont les suivantes :

	Pays d'immatriculation des sociétés	31 décembre 2012		31 décembre 2011	
		% d'intérêts	% de contrôle	% d'intérêts	% de contrôle
Segment Liaison Fixe					
Groupe Eurotunnel SA (GET SA)	France	Société holding			
France Manche SA (FM, le Concessionnaire français)	France	100	100	100	100
The Channel Tunnel Group Limited (CTG, le Concessionnaire britannique)	Angleterre	100	100	100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS (CIFFCO)	France	100	100	100	100
Eurotunnel SE	Belgique	100	100	100	100
Eurotunnel Services GIE (ESGIE)	France	100	100	100	100
Eurotunnel Services Limited (ESL)	Angleterre	100	100	100	100
Gamond Insurance Company Limited (GICL)	Guernesey	100	100	100	100
Eurotunnel Agent Services Limited	Angleterre	100	100	100	100
Eurotunnel Financial Services Limited	Angleterre	100	100	100	100
GET Elec Limited	Angleterre	100	100	100	100
Cheriton Resources 14 Limited	Angleterre	100	100	100	100
Segment Europorte					
Europorte SAS	France	100	100	100	100
Europorte Channel SAS	France	100	100	100	100
Europorte France SAS	France	100	100	100	100
Europorte Proximité SAS	France	100	100	100	100
Socorail SAS	France	100	100	100	100
GB Railfreight Limited	Angleterre	100	100	100	100
Euroscos SAS	France	100	100	100	100
Segment MyFerryLink					
Euro-TransManche Holding SAS(*)	France	100	100	–	–
MyFerryLink SAS(*)	France	100	100	–	–
Euro-TransManche SAS(*)	France	100	100	–	–
Euro-TransManche 3 SAS(*)	France	100	100	–	–
Euro-TransManche 3 BE SAS(*)	France	100	100	–	–
Euro-TransManche 3 NPC SAS(*)	France	100	100	–	–
Sociétés n'ayant pas d'activité significative en 2012					
Cheriton Leasing Limited, Cheriton Resources 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16 Limited	Angleterre	100	100	100	100
Euro-Immo GET SAS	France	100	100	100	100
Eurotunnel Developments Limited (EDL)	Angleterre	100	100	100	100
Eurotunnel Finance Limited (EFL)	Angleterre	100	100	100	100
EurotunnelPlus GmbH	Allemagne	100	100	100	100
EurotunnelPlus Limited	Angleterre	100	100	100	100
Eurotunnel Trustees Limited (ETRL)	Angleterre	100	100	100	100
Le Shuttle Limited	Angleterre	100	100	100	100
London Carex Limited	Angleterre	100	100	100	100
MyFerryLink Limited(*)	Angleterre	100	100	–	–
Orbital Park Limited (OPL)	Angleterre	100	100	100	100
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS	France	100	100	100	100

\* Nouvelles sociétés créées en 2012 dans le cadre du démarrage de l'activité maritime.

Toutes les sociétés ci-dessus sont consolidées par intégration globale au 31 décembre 2012.

#### D. Information sectorielle

Le Groupe est organisé autour des trois secteurs d'activité suivants, qui correspondent aux informations internes revues et utilisées par les principaux décideurs opérationnels (le Comité exécutif) :

- le segment « Concession de la Liaison Fixe du tunnel sous la Manche », incluant les services corporate du Groupe,
- le segment « Europorte », qui a une activité principale d'opérateur de fret ferroviaire, comprend les activités d'Europorte SAS et ses filiales Europorte Channel, Europorte France, Europorte Proximité, Socorail, EuroSCO et GBRf, et
- le segment « MyFerryLink », qui a une activité principale de location de navires et de commercialisation de transport transmanche des traversées, comprend les sociétés Euro-TransManche et la société MyFerryLink SAS. Les navires sont loués à la SCOP SeaFrance, une société d'exploitation externe au Groupe Eurotunnel.

EN MILLIERS D'EUROS	Liaison Fixe	Europorte	MyFerryLink	Total
<b>Au 31 décembre 2012</b>				
Chiffre d'affaires	776 708	209 484	6 956	<b>993 148</b>
EBITDA	470 330	3 397	(12 505)	<b>461 223</b>
Résultat opérationnel courant	320 619	(6 823)	(13 954)	<b>299 842</b>
Résultat avant impôt	58 339	(8 736)	(15 388)	<b>34 215</b>
Investissements	57 051	49 254	75 834	<b>182 139</b>
Actifs immobilisés (incorporels et corporels)	6 445 738	157 030	73 385	<b>6 676 153</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>				
Chiffre d'affaires	686 964	157 875	—	<b>844 839</b>
EBITDA	404 547	(1 313)	—	<b>403 234</b>
Résultat opérationnel courant	255 643	(8 498)	—	<b>247 145</b>
Résultat avant impôt	18 533	(6 765)	—	<b>11 768</b>
Investissements	45 686	50 326	—	<b>96 012</b>
Actifs immobilisés (incorporels et corporels)	6 538 938	116 839	—	<b>6 655 777</b>

#### Information géographique

L'activité de la Liaison Fixe est principalement le transport de véhicules et de leurs passagers entre la France et le Royaume-Uni. En 2012, environ 47 % du chiffre d'affaires du secteur d'Europorte est généré en France et environ 53 % au Royaume-Uni. Le chiffre d'affaires de l'activité maritime est généré par la commercialisation du transport de véhicules et de leurs passagers entre la France et le Royaume-Uni.

#### E. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires s'analyse comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Navettes	478 148	398 777
Réseau Ferroviaire	285 621	278 432
Autres revenus	12 939	9 755
<b>Sous-total Liaison Fixe</b>	<b>776 708</b>	<b>686 964</b>
Europorte	209 484	157 875
MyFerryLink	6 956	—
<b>Total</b>	<b>993 148</b>	<b>844 839</b>

L'activité du segment MyFerryLink a commencé le 20 août 2012.

#### F. Autres produits

Ce poste correspond au montant des indemnités des assureurs au titre de la perte d'exploitation à la suite de l'incendie de septembre 2008. Suite à l'accord définitif entre Eurotunnel et ses assureurs (voir note A.2 ci-dessus), un produit de 30 millions d'euros a été comptabilisé au 31 décembre 2012.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

### G. Effectifs et charges de personnel

	2012	2011
Effectif directement employé à la fin de l'année <sup>(*)</sup>	3 688	3 475
Effectif moyen directement employé <sup>(*)</sup>	3 621	3 364
Charges de personnel (en milliers d'euros) <sup>(**)</sup>	225 064	184 431

\* Y compris les administrateurs.

\*\* Y compris les charges sociales ainsi que les rémunérations des administrateurs (11 administrateurs non dirigeants au 31 décembre 2012 et 10 au 31 décembre 2011).

Les charges de personnel de l'exercice 2012 intègrent un total de 5 273 milliers d'euros (2011 : 2 162 milliers d'euros) au titre des charges relatives aux options sur actions et actions gratuites (voir note S ci-dessous).

### H. Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants

Les montants comptabilisés par les sociétés du Groupe au titre des rémunérations des membres du conseil d'administration de GET SA ayant exercé leur mandat en 2012 s'élèvent à 1,4 million d'euros (2011 : 1,4 million d'euros) avant cotisations à des fonds de retraite. Les rémunérations, comprenant d'une part les jetons de présence attribués aux membres du conseil d'administration et d'autre part la rémunération du Président-directeur général, correspondent entièrement à des avantages à court terme.

La rémunération des membres du Comité exécutif du Groupe (hors membre du conseil d'administration) en 2011 et 2012 est détaillée dans le tableau ci-après. Les membres du Comité exécutif sont au nombre de 5 au 31 décembre 2012 hors membres du conseil d'administration (5 au 31 décembre 2011), dont 1 est membre d'un fonds de retraite au Royaume-Uni comme décrit en note T ci-dessous.

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Avantages à court terme	1 350	1 296
Avantages postérieurs à l'emploi	28	23
Autres avantages à long terme	–	–
Indemnités de fin de contrat de travail	104	–
Coûts des paiements en actions	636	254
<b>Total</b>	<b>2 118</b>	<b>1 573</b>

### I. Autres produits et (charges) opérationnels

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Profit net sur cession ou mise au rebut des immobilisations	813	19 333
Autres	413	8 269
<b>Sous-total autres produits opérationnels</b>	<b>1 226</b>	<b>27 602</b>
Autres charges opérationnelles	(5 556)	(2 796)
<b>Total</b>	<b>(4 330)</b>	<b>24 806</b>

En 2012, les autres charges opérationnelles incorporent, notamment, les charges supportées par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de certains actifs de SeaFrance pour un montant de 3,3 millions d'euros.

En 2011, le profit net sur cession ou mise au rebut des immobilisations inclut un montant de 19,9 millions d'euros au titre de l'indemnisation définitive du matériel roulant considéré non-réparable à la suite de l'incendie de septembre 2008 et mis au rebut au cours des exercices 2008 et 2009.

#### J. Coût de l'endettement financier net

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	2 868	3 628
<b>Total produits financiers</b>	<b>2 868</b>	<b>3 628</b>
Intérêts sur emprunts avant couverture	(178 878)	(158 568)
Ajustements relatifs aux instruments de couverture	(51 505)	(48 193)
Ajustement pour taux effectif	(990)	(878)
Sous-total	(231 373)	(207 639)
Indexation du nominal sur l'inflation	(40 823)	(59 827)
<b>Total du coût de l'endettement financier brut après couverture</b>	<b>(272 196)</b>	<b>(267 466)</b>
<b>Total du coût de l'endettement financier net</b>	<b>(269 328)</b>	<b>(263 838)</b>

Les intérêts sur emprunts avant couverture incorporent à compter du 28 juin 2012 la marge additionnelle de 2 % applicable sur le montant nominal des tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub>.

L'indexation du nominal sur l'inflation reflète l'effet des niveaux des taux d'inflation britannique et français de l'exercice sur le calcul du montant en principal des tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> de l'Emprunt à Long Terme, tel que détaillé à la note U ci-dessous.

Les informations relatives aux dettes financières et aux instruments de couverture sont présentées en note U ci-dessous.

#### K. Autres produits et (charges) financiers

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Gains de change latents <sup>(*)</sup>	7 673	13 769
Gains de change réalisés	2 204	2 166
Produits d'intérêts sur obligations à taux variable	6 236	836
Autres	194	69
<b>Produits financiers</b>	<b>16 307</b>	<b>16 840</b>
Pertes de change latentes <sup>(*)</sup>	(6 586)	(12 060)
Pertes de change réalisées	(1 690)	(1 125)
<b>Charges financières</b>	<b>(8 276)</b>	<b>(13 185)</b>
<b>Total</b>	<b>8 031</b>	<b>3 655</b>

\* Issus de la réévaluation des créances et dettes intragroupe, soit un produit net de 1 087 milliers d'euros (31 décembre 2011 : 1 709 milliers d'euros).

#### L. Charge d'impôt

Le Contrat de Concession prévoit, en particulier, que les sociétés Concessionnaires du Groupe (FM et CTG) sont soumises au principe du partage égal du prix de revient du projet et de tous les autres coûts et revenus liés à l'exploitation de la Liaison Fixe entre les entités françaises et britanniques. Les revenus et coûts d'exploitation sont comptabilisés au compte de résultat de la société en participation et sont partagés également entre les Concessionnaires. Les coûts et revenus, qui ne sont pas relatifs aux opérations de la Concession, ne font pas l'objet d'ajustements de partage.

#### Impôts en France

GET SA est la société mère intégrante du groupe d'intégration fiscale qu'elle forme avec toutes les filiales françaises du Groupe. Les nouvelles entités créées en 2012 seront intégrées dans le groupe d'intégration fiscale à compter de 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Au 31 décembre 2012, les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables du groupe s'élèvent à 2 903 millions d'euros (31 décembre 2011 : 2 870 millions d'euros), réparties entre :

- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de 899 millions d'euros générées par le groupe d'intégration fiscale GET SA depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe (31 décembre 2011 : 880 millions d'euros) ;

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de l'ancien groupe intégré TNU SA d'un montant de 1 987 millions d'euros (31 décembre 2011 : 1 988 millions d'euros). Ces déficits restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS et Europorte SAS ;
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'un montant de 2 millions d'euros imputables uniquement sur les bénéfices d'Europorte France (31 décembre 2011 : 2 millions d'euros) ; et
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'un montant de 15 millions d'euros imputables uniquement sur les bénéfices de MyFerryLink SAS.

L'article 15 de la loi de finances 2013 relative à la limitation de la déductibilité des charges financières ne s'applique pas à la filiale FM compte tenu de l'exclusion de son champ d'application aux biens acquis dans le cadre d'un contrat de concession.

### Impôts au Royaume-Uni

Au 31 décembre 2012, les pertes fiscales des entités britanniques reportables indéfiniment s'élèvent à 2 693 millions de livres (31 décembre 2011 : 2 682 millions de livres).

Par ailleurs, au 31 décembre 2012, les entités britanniques disposent de *capital allowances* d'un montant de 1 322 millions de livres (31 décembre 2011 : 1 372 millions de livres) imputables sur les profits futurs des entités britanniques et reportables indéfiniment.

### Relation entre l'impôt courant et le résultat comptable

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Profit comptable	34 215	11 768
Impôt estimé aux taux nationaux d'imposition	9 579	3 745
Effet fiscal des éléments non imposables	11 169	1 407
Consommation de crédit d'impôts non activés antérieurement	(27 976)	(21 642)
Effet des déficits fiscaux de l'exercice non reconnus en actif d'impôt différé	7 418	16 986
<b>Impôt courant de l'exercice</b>	<b>190</b>	<b>496</b>

La charge d'impôt au 31 décembre 2012 correspond à l'impôt à payer hors de France et hors du Royaume-Uni.

Au 31 décembre 2012, le Groupe n'a pas comptabilisé d'impôt différé.

### M. Profit / (perte) par action

	2012	2011
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
– d'actions ordinaires émises	559 792 218	535 886 473
– d'actions propres	(11 066 246)	(6 531 074)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)</b>	<b>548 725 972</b>	<b>529 355 399</b>
– effet des options de souscriptions i	–	54 658
– effet des actions gratuites ii	1 375 858	651 698
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles (B)</b>	<b>1 375 858</b>	<b>706 356</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)</b>	<b>550 101 830</b>	<b>530 061 755</b>
Profit net (en milliers d'euros) (C)	34 025	11 272
<b>Profit net par action (en euros) (C/A)</b>	<b>0,06</b>	<b>0,02</b>
<b>Profit net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))</b>	<b>0,06</b>	<b>0,02</b>

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l'hypothèse d'exercice maximal des options de souscription attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2012 (lorsque le cours moyen de l'action pendant la période excède le prix d'exercice des options). L'exercice de ces options reste conditionné à l'atteinte des objectifs décrits à la note S ci-dessous ; et
- (ii) l'hypothèse d'acquisition maximale des actions gratuites attribuées aux salariés (voir note S.2 ci-dessous).

## N. Immobilisations incorporelles et goodwill

### N.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles représentent principalement l'estimation de la juste valeur des principaux contrats commerciaux détenus par GBRf à la date de son acquisition par le Groupe le 28 mai 2010. Cette valeur a été calculée sur la base de l'actualisation des flux de trésorerie futurs générés par ces contrats après déduction des frais généraux et de l'impôt, et en retenant des hypothèses d'inflation et de renouvellement des contrats. Ces immobilisations incorporelles sont amorties sur la durée estimée des contrats retenus dans la valorisation de manière linéaire sur 12 ans.

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
<b>Valeurs brutes</b>		
Au 1 <sup>er</sup> janvier	13 694	13 289
Ecart de change	322	405
<b>Au 31 décembre</b>	<b>14 016</b>	<b>13 694</b>
<b>Amortissements</b>		
Au 1 <sup>er</sup> janvier	1 723	616
Dotations	1 118	1 044
Ecart de change	36	63
<b>Au 31 décembre</b>	<b>2 877</b>	<b>1 723</b>
<b>Valeurs nettes</b>		
Au 1 <sup>er</sup> janvier	11 971	12 673
<b>Au 31 décembre</b>	<b>11 139</b>	<b>11 971</b>

### N.2 Ecart d'acquisition

Le goodwill, d'un montant de 17 364 milliers d'euros au 31 décembre 2012 est rattaché à l'UGT représentée par la société GBRf.

Au 31 décembre 2012, le Groupe a procédé à un test de valeur d'utilité de l'UGT. Sur la base d'un taux d'actualisation de 9 % (31 décembre 2011 : 9 %) et d'un taux de croissance à l'infini de 1 %, les calculs montrent que la valeur d'utilité est supérieure à la valeur comptable du goodwill.

Le Groupe a par ailleurs réalisé une analyse de sensibilité portant sur des variations raisonnablement possibles des hypothèses clés (taux d'actualisation et de taux de croissance à l'infini) de plus ou moins 0,5 %. Cette analyse ne fait pas apparaître de scénario probable conduisant à une dépréciation du goodwill.



## O. Immobilisations corporelles

### O.1 Immobilisations en Concession

En France, les biens immobiliers dans l'emprise de la Concession sont propriétés de l'Etat et lui feront retour à l'expiration de la durée de la Concession (2086). Au Royaume-Uni, le gouvernement a demandé à CTG le transfert de propriété, à son profit, des terrains et biens immobiliers acquis dans le cadre de la construction et de l'exploitation du projet en échange d'un bail pour la durée de la Concession. A l'expiration de la Concession, les droits des Concessionnaires sur tous les biens et droits mobiliers, et de propriété intellectuelle, nécessaires à l'exploitation de la Concession, deviendront sans indemnité la propriété conjointe des deux Etats.

EN MILLIERS D'EUROS	En-cours	Tunnels	Terminaux terrains et bâtiments	Equipements fixes et autres matériels	Matériels roulants	Equipement bureaux	Total
<b>Valeurs brutes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	43 794	6 549 501	2 069 998	3 266 221	1 981 164	100 280	<b>14 010 958</b>
Acquisitions	23 529	—	1 055	6 994	24 023	1 450	<b>57 051</b>
Transferts	(19 171)	—	1 569	6 896	9 107	1 599	<b>—</b>
Cessions / retraits	—	—	(377)	(1 219)	(12 000)	(319)	<b>(13 915)</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>48 152</b>	<b>6 549 501</b>	<b>2 072 245</b>	<b>3 278 892</b>	<b>2 002 294</b>	<b>103 010</b>	<b>14 054 094</b>
<b>Amortissements</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	—	3 050 415	1 063 766	2 024 167	1 244 045	90 179	<b>(*)7 472 572</b>
Dotations	—	46 811	19 598	43 869	35 788	3 544	<b>149 610</b>
Cessions / retraits	—	—	(187)	(808)	(12 000)	(318)	<b>(13 313)</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>—</b>	<b>3 097 226</b>	<b>1 083 177</b>	<b>2 067 228</b>	<b>1 267 833</b>	<b>93 405</b>	<b>7 608 869</b>
<b>Valeurs nettes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	43 794	3 499 086	1 006 232	1 242 054	737 119	10 101	<b>6 538 386</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>48 152</b>	<b>3 452 275</b>	<b>989 068</b>	<b>1 211 664</b>	<b>734 461</b>	<b>9 605</b>	<b>6 445 225</b>
<b>Valeurs brutes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	54 729	6 549 501	2 068 677	3 280 697	1 968 893	98 815	<b>14 021 312</b>
Acquisitions	17 524	—	676	9 293	17 226	967	<b>45 686</b>
Transferts	(28 459)	—	840	15 530	9 811	788	<b>(1 490)</b>
Cessions / retraits	—	—	(195)	(39 299)	(14 766)	(290)	<b>(54 550)</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>43 794</b>	<b>6 549 501</b>	<b>2 069 998</b>	<b>3 266 221</b>	<b>1 981 164</b>	<b>100 280</b>	<b>14 010 958</b>
<b>Amortissements</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	—	3 003 604	1 044 200	2 024 006	1 218 570	86 633	<b>7 377 013</b>
Dotations	—	46 811	19 681	39 459	39 064	3 835	<b>148 850</b>
Transferts	—	—	—	—	216	—	<b>216</b>
Cessions / retraits	—	—	(115)	(39 298)	(13 805)	(289)	<b>(53 507)</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>—</b>	<b>3 050 415</b>	<b>1 063 766</b>	<b>2 024 167</b>	<b>1 244 045</b>	<b>90 179</b>	<b>7 472 572</b>
<b>Valeurs nettes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	54 729	3 545 897	1 024 477	1 256 691	750 323	12 182	<b>6 644 299</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>43 794</b>	<b>3 499 086</b>	<b>1 006 232</b>	<b>1 242 054</b>	<b>737 119</b>	<b>10 101</b>	<b>6 538 386</b>

\* Dont un cumul de 3,314 milliards d'euros de dépréciation exceptionnelle des immobilisations corporelles.

Au 31 décembre 2012, Eurotunnel n'a pas identifié d'indice de perte de valeur de ses actifs corporels en Concession, mais a néanmoins effectué un test de valorisation afin de s'assurer que la valeur recouvrable des actifs reste supérieure à leur valeur nette comptable.

Le test de valorisation effectué au 31 décembre 2012 confirme que la valeur recouvrable des actifs est supérieure à leur valeur nette comptable sur la base d'un taux d'actualisation de 6,79 % (31 décembre 2011 : 6,9 %) et sur la base d'un taux de croissance des revenus d'environ 2 % au delà du plan prévisionnel à cinq ans.

Le Groupe a par ailleurs réalisé une analyse de sensibilité portant sur des variations raisonnablement possibles des hypothèses clés (taux d'actualisation et de taux de croissance des revenus) de plus ou moins 0,5 %. Cette analyse ne fait pas apparaître de scénario probable conduisant à une dépréciation des actifs en Concession.

## O.2 Immobilisations propres

EN MILLIERS D'EUROS	En-cours	Terrain, construction et agencements	Matériel industriel	Matériels roulants	Navires	Equipement bureaux	Total
<b>Valeurs brutes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	19 930	3 215	1 285	74 655	–	1 608	<b>100 693</b>
Ecart de change	–	87	20	627	–	–	<b>734</b>
Acquisitions	2 756	339	356	46 349	(*) 71 930	3 358	<b>125 088</b>
Transferts	(16 746)	–	12	16 689	–	45	<b>–</b>
Cessions/retraits	–	–	(11)	–	–	–	<b>(11)</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>5 940</b>	<b>3 641</b>	<b>1 662</b>	<b>138 320</b>	<b>71 930</b>	<b>5 011</b>	<b>226 504</b>
<b>Amortissements</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	–	850	414	10 713	–	261	<b>12 238</b>
Ecart de change	–	48	16	216	–	–	<b>280</b>
Dotations	–	462	304	7 898	1 137	1 764	<b>11 565</b>
Transferts	–	–	–	–	–	–	<b>–</b>
Cessions / retraits	–	–	(4)	–	–	–	<b>(4)</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>–</b>	<b>1 360</b>	<b>730</b>	<b>18 827</b>	<b>1 137</b>	<b>2 025</b>	<b>24 079</b>
<b>Valeurs nettes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	19 930	2 365	871	63 942	–	1 347	<b>88 455</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>5 940</b>	<b>2 281</b>	<b>932</b>	<b>119 493</b>	<b>70 793</b>	<b>2 986</b>	<b>202 425</b>
<b>Valeurs brutes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	2 110	2 525	765	44 376	–	580	<b>50 356</b>
Ecart de change	–	99	24	253	–	4	<b>380</b>
Acquisitions	19 265	305	394	29 371	–	991	<b>50 326</b>
Transferts	(1 445)	353	109	725	–	33	<b>(225)</b>
Cessions/retraits	–	(67)	(7)	(70)	–	–	<b>(144)</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>19 930</b>	<b>3 215</b>	<b>1 285</b>	<b>74 655</b>	<b>–</b>	<b>1 608</b>	<b>100 693</b>
<b>Amortissements</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	–	206	89	2 981	–	147	<b>3 423</b>
Ecart de change	–	61	22	264	–	3	<b>350</b>
Dotations	–	416	279	7 770	–	254	<b>8 719</b>
Transferts	–	190	24	(296)	–	(143)	<b>(225)</b>
Cessions / retraits	–	(23)	–	(6)	–	–	<b>(29)</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>–</b>	<b>850</b>	<b>414</b>	<b>10 713</b>	<b>–</b>	<b>261</b>	<b>12 238</b>
<b>Valeurs nettes</b>							
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	2 110	2 319	676	41 395	–	433	<b>46 933</b>
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>19 930</b>	<b>2 365</b>	<b>871</b>	<b>63 942</b>	<b>–</b>	<b>1 347</b>	<b>88 455</b>

\* Prix d'achat initial de 61,4 millions d'euros plus remise en état des navires.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financière est de 5 991 milliers d'euros au 31 décembre 2012 (pas d'immobilisations corporelles financées par location financement au 31 décembre 2011).

Au 31 décembre 2012, Eurotunnel a identifié un indice de perte de valeur des actifs d'Europorte en France et a effectué un test de valorisation afin de s'assurer que leur valeur recouvrable reste supérieure à leur valeur nette comptable. La valeur de marché des actifs d'Europorte en France estimée par référence à des transactions récentes et à des études menées par des experts indépendants est au moins égale à la valeur nette comptable au 31 décembre 2012.

**P. Actifs et passifs financiers**

**P.1 Tableau de croisement des classes d'instruments financiers et catégories comptables**

Au 31 décembre 2012

EN MILLIERS D'EUROS Classes d'instruments financiers	Note	Catégories comptables						Juste valeur
		Actifs évalués à la juste valeur par résultat	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Instruments dérivés de couverture	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable	
Autres actifs financiers			152 274	2 909			155 183	155 183
<b>Actifs financiers non courants</b>		-	152 274	2 909	-	-	155 183	155 183
Clients et comptes rattachés	P.3i			120 985			120 985	120 985
Autres actifs financiers				208			208	208
Trésorerie et équivalents de trésorerie	P.4	256 228					256 228	256 228
<b>Actifs financiers courants</b>		256 228	-	121 193	-	-	377 421	377 421
Dettes financières	U					3 934 295	3 934 295	(*)3 934 295
Instruments dérivés de taux					856 017		856 017	856 017
<b>Emprunts et dettes financières non courants</b>		-	-	-	856 017	3 934 295	4 790 312	4 790 312
Dettes financières	U					53 849	53 849	53 849
Dettes d'exploitation	Z					175 691	175 691	175 691
<b>Emprunts et dettes financières courants</b>		-	-	-	-	229 540	229 540	229 540

\* Voir note W ci-dessous.

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET  
LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Au 31 décembre 2011

EN MILLIERS D'EUROS Classes d'instruments financiers	Note	Catégories comptables						Juste valeur
		Actifs évalués à la juste valeur par résultat	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Instruments dérivés de couverture	Passifs au coût amorti	Total de la valeur nette comptable	
Autres actifs financiers			131 931	1 536			133 467	133 467
<b>Actifs financiers non courants</b>		-	131 931	1 536	-	-	133 467	133 467
Clients et comptes rattachés	P.3i			105 960			105 960	105 960
Autres actifs financiers				135			135	135
Trésorerie et équivalents de trésorerie	P.4	275 522					275 522	275 522
<b>Actifs financiers courants</b>		275 522	-	106 095	-	-	381 617	382 088
Dettes financières	U					3 871 622	3 871 622	3 871 622
Autres dettes financières							-	-
Instruments dérivés de taux					727 914		727 914	727 914
<b>Emprunts et dettes financières non courants</b>		-	-	-	727 914	3 871 622	4 599 536	4 599 536
Dettes financières	U					5 127	5 127	5 127
Autres dettes financières						7	7	7
Dettes d'exploitation	Z					159 084	159 084	159 084
<b>Emprunts et dettes financières courants</b>		-	-	-	-	164 218	164 218	164 218

**P.2 Autres actifs financiers**

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Obligations à taux variable	152 274	131 931
Autres	2 909	1 536
<b>Total non courant</b>	<b>155 183</b>	<b>133 467</b>
Intérêt courus sur les obligations à taux variable	208	135
<b>Total courant</b>	<b>208</b>	<b>135</b>

Les autres actifs financiers sont composés essentiellement des obligations à taux variable. Comme en 2011, au cours du premier semestre 2012 le Groupe a acquis des obligations émises par Channel Link Enterprises Finance (CLEF), la structure ayant titrisé la dette du Groupe en 2007. Ces achats, réalisés de gré à gré pour un montant de 18 millions d'euros, portent sur des obligations à taux variable d'une valeur nominale de 20 millions d'euros, représentant une décote moyenne d'environ 8 %. Ces obligations correspondent à la titrisation de la tranche C de la dette du Groupe et présentent les mêmes caractéristiques (échéances et intérêt) que cette dernière.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

La valeur comptable des obligations à taux variable se décompose comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	Obligations en £	Obligations en €	Total
Valeur nominale	74 235	94 650	168 885
Décote (nette des frais d'acquisition)	(7 095)	(9 516)	(16 611)
<b>Valeur comptable</b>	<b>67 140</b>	<b>85 134</b>	<b>152 274</b>
Echéance	20/06/2046 – 20/06/2050	20/06/2041 – 20/06/2050	
Taux d'intérêt	Libor +3,25 % <sup>(*)</sup>	Euribor +3,25 % <sup>(*)</sup>	

\* 1,25 % avant le 28 juin 2012.

Du fait du caractère récent des transactions réalisées et de l'absence de marché actif observable sur ces instruments, le Groupe considère au 31 décembre 2012 que la juste valeur de ces obligations est proche de leur valeur d'acquisition.

### P.3 Prêts et créances

#### i. Clients et comptes rattachés

L'exposition maximale au risque de crédit concernant les créances commerciales à la date de clôture, analysée par type de client, est la suivante :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Sociétés de transport routier	39 100	36 011
Réseaux ferroviaires nationaux	25 096	25 111
Secteur fret ferroviaire	55 468	40 604
Autres	6 385	8 431
<b>Total brut</b>	<b>126 049</b>	<b>110 157</b>
Provisions	(5 064)	(4 197)
<b>Total net</b>	<b>120 985</b>	<b>105 960</b>

L'antériorité des créances commerciales à la date de clôture s'analyse comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS		Non échues	Echues depuis 30 jours au plus	Echues depuis plus de 30 jours mais moins de 90 jours	Echues depuis plus de 90 jours
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>Brut</b>	<b>87 789</b>	<b>25 850</b>	<b>6 313</b>	<b>6 097</b>
	<b>Provision</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>680</b>	<b>4 384</b>
Au 31 décembre 2011	Brut	80 573	19 167	6 003	4 414
	Provision	–	–	722	3 475

Pour les créances commerciales, les créances considérées comme douteuses font l'objet d'une dépréciation comptabilisée pour la totalité du montant dû, à l'exception de quelques cas où le Groupe considère que le recouvrement reste possible.

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET  
LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les dépréciations de créances commerciales ont évolué de la façon suivante au cours de l'exercice :

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Solde au 1 <sup>er</sup> janvier	4 197	4 404
Dotations aux provisions	1 316	854
Reprise de provisions	(467)	(1 082)
Ecart de change	18	21
<b>Solde au 31 décembre</b>	<b>5 064</b>	<b>4 197</b>

**ii. Autres créances**

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Fournisseurs	7 113	210
Etats et autres collectivités	23 675	24 738
Charges constatées d'avance	5 259	6 298
Autres	7 138	13 329
<b>Total</b>	<b>43 185</b>	<b>44 575</b>

**P.4 Actifs à la juste valeur par résultat**

**Trésorerie et équivalents de trésorerie**

Le poste « équivalents de trésorerie » correspond à des placements à court terme en certificats et comptes de dépôt et en fonds et Sicav monétaires (voir note V.5ii ci-dessous). Au 31 décembre 2011 et 2012, la période d'indisponibilité de l'ensemble des titres et valeurs n'a pas excédé 3 mois.

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Titres et valeurs en €	63 566	88 176
Titres et valeurs en £	165 515	170 069
<b>Sous total : équivalents de trésorerie</b>	<b>229 081</b>	<b>258 245</b>
Comptes courants bancaires et caisses	27 147	17 277
<b>Total</b>	<b>256 228</b>	<b>275 522</b>

**Q. Capital social**

**Q.1 Gestion du capital**

La politique du Groupe consiste à maintenir une base de capital solide, afin de préserver la confiance des investisseurs, des créanciers et du marché et de soutenir le développement futur de l'activité. Le capital s'entend comme le capital social, les primes d'émission et les résultats non distribués. Le conseil d'administration veille au rendement des capitaux propres ainsi qu'au niveau des dividendes versés aux porteurs d'actions.

Le Groupe achète ses propres actions sur le marché. Le rythme de ces achats dépend des cours sur le marché. Ces opérations s'effectuent dans le cadre de programme de rachat d'actions dont le contrat de liquidité fait partie (voir note Q.2 ci-dessous).

Durant l'exercice, le Groupe n'a pas modifié sa politique en matière de gestion du capital.

## Q.2 Capital social

### EN MILLIERS D'EUROS

Actions de fidélités sur l'augmentation de capital 2008	2 396 905 actions ordinaires de 0,40 €	959
Annulation des actions auto-détenues	8 500 000 actions ordinaires de 0,40 €	(3 400)
Conversion des Bons 2007	32 464 042 actions ordinaires de 0,40 €	12 986
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>560 572 129 actions ordinaires de 0,40 €</b>	<b>224 229</b>
Annulation des actions auto-détenues	10 572 129 actions ordinaires de 0,40 €	(4 229)
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>550 000 000 actions ordinaires de 0,40 €</b>	<b>220 000</b>

Au 31 décembre 2012, le capital social de GET SA est de 220 000 000,00 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires GET SA de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées.

### Actions auto-détenues

Les mouvements relatifs aux actions auto-détenues pendant la période sont les suivants :

	Programme de rachat d'actions	Contrat de liquidité	Total
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	8 827 660	337 399	<b>9 165 059</b>
Programme de rachat d'actions	7 371 229		<b>7 371 229</b>
Annulation des actions auto-détenues	(10 572 129)		<b>(10 572 129)</b>
Achat / (vente) net au titre du contrat de liquidité		247 601	<b>247 601</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>5 626 760</b>	<b>585 000</b>	<b>6 211 760</b>

Le 3 décembre 2012, le Groupe a procédé à l'annulation de 10 572 129 actions auto-détenues. Cette opération s'est traduite par :

- une diminution du capital social de 4 229 milliers d'euros,
- une diminution des primes d'émission de 57 999 milliers d'euros, et
- une augmentation de réserves consolidées de 62 228 milliers d'euros.

Les actions propres détenues dans le cadre du programme de rachat d'actions renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires et mis en œuvre par décision du conseil d'administration le 26 avril 2012 sont affectées à l'effet, notamment, de couvrir des plans d'options d'achat d'actions et d'attributions d'actions gratuites, dont la mise en place a été approuvée par les assemblées générales des actionnaires de 2010, 2011 et 2012.

Dans le cadre du programme de rachat d'actions 2012, GET SA a maintenu le contrat de liquidité conclu le 18 mai 2010 avec Oddo Corporate Finance. Aux termes de ce contrat, conforme à la Charte de déontologie établie par l'Association française des marchés financiers et approuvée par l'Autorité des marchés financiers par décision du 1<sup>er</sup> octobre 2008, GET SA a donné mandat à Oddo Corporate Finance afin d'intervenir pour son compte sur le marché en vue de favoriser la liquidité des transactions et la régularité des cotations des actions de GET SA, d'une part, et d'éviter des décalages de cours non justifiés par la tendance du marché, d'autre part. Oddo Corporate Finance et GET SA sont convenus d'augmenter les moyens affectés au contrat de liquidité de 700 000 euros par avenant en date du 11 janvier 2012, puis de 3 millions d'euros par avenant en date du 1<sup>er</sup> octobre 2012. En date du 31 décembre 2012 les moyens suivants figuraient au solde du contrat de liquidité : 585 000 titres GET SA et 2 942 642,17 euros en espèces. Sur la base d'un cours de 5,84 euros par action, ce montant combiné représente 0,11 % du capital de GET SA en circulation au 31 décembre 2012.

## R. Variation des capitaux propres

### Dividende

Le 26 avril 2012, l'assemblée générale ordinaire de Groupe Eurotunnel SA a décidé le versement du dividende relatif à l'exercice 2011, d'un montant de 8 centimes d'euro par action. Ce dividende a été versé le 25 mai 2012 pour un montant total de 44,1 millions d'euros.

## S. Paiements fondés sur des actions

### S.1 Stock options

#### Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société GET SA et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit mois à compter de la date de ladite assemblée générale. Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'actions supérieur à 3 900 000 actions d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. Le conseil d'administration a affecté 3 900 000 actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé trois attributions d'options sur actions le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

#### Caractéristiques et conditions des plans d'options sur actions

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur actions sont les suivantes :

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'options attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 16 juillet 2010	1 164 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Les conditions de performance et de marché ont été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 21 juillet 2011	1 430 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2011 et en 2012 à un plancher déterminé).  Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SA supérieure à la performance de l'indice SBF120.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 20 juillet 2012	1 405 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 et en 2013 à un plancher déterminé).  Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SA supérieure à la performance de l'indice SBF120.	4 ans



#### Informations sur les plans d'options sur actions et sur les droits de remplacement

Le nombre et le prix d'exercice moyen pondéré des options sur actions sont les suivants :

	2012		2011	
	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 <sup>er</sup> janvier	7,04	2 506 000	6,42	1 112 000
Attribuées durant l'exercice	6,33	1 405 000	7,52	1 430 000
Renoncées durant l'exercice	6,42	(17 000)	6,73	(36 000)
Exercées durant l'exercice	–	–	–	–
Déchues durant l'exercice	7,52	(355 000)	–	–
<b>En circulation au 31 décembre</b>	<b>6,72</b>	<b>3 539 000</b>	<b>7,04</b>	<b>2 506 000</b>
<b>Exerçable au 31 décembre</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

Les 355 000 options ont été déchues en 2012 car l'une des conditions de marché du plan 2011 n'a pas été atteinte.

Sur les 3 539 000 options en circulation au 31 décembre 2012 :

- 1 069 000 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,42 € entre juillet 2014 et juillet 2020,
- 355 000 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 7,52 € entre juillet 2015 et juillet 2021,
- 710 000 seront exerçables à un prix de 7,52 € entre juillet 2015 et juillet 2021 sous réserve des conditions de performance et de présence, et
- 1 405 000 seront exerçables à un prix de 6,33 € entre juillet 2016 et juillet 2022 sous réserve des conditions de performance et de présence.

#### Données utilisées pour évaluer les justes valeurs à la date d'attribution

La juste valeur en date d'attribution des droits attribués aux salariés au titre du plan d'achat d'actions a été calculée en appliquant le modèle binominal de Black & Scholes et l'approche Monte-Carlo. Les données utilisées pour évaluer les justes valeurs en date d'attribution des plans fondés sur des actions ont été les suivantes :

Juste valeur des options et hypothèses	Plan 2012	Plan 2011	Plan 2010
Juste valeur de l'option en date d'attribution (€)	2,13	2,69	2,02
Cours de l'action en date d'attribution (€)	6,28	7,629	6,046
Prix d'exercice de l'option (€)	6,33	7,52	6,42
Volatilité attendue	39 %	36 %	40 %
Durée de vie de l'option	7 ans	7 ans	7 ans
Nombre de bénéficiaires	57	56	57
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations d'Etat)	1,53 %	3,0 %	2,4 %

Les charges de personnel comptabilisées en 2012 au titre des options sur actions s'établissent à 1 698 milliers d'euros (2011 : 897 milliers d'euros).

### S.2 Attribution gratuite des actions

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 28 avril 2011 d'un plan d'attribution gratuite d'actions existantes, le conseil d'administration de GET SA a procédé le 26 avril 2012 à une seconde attribution d'un total de 1 102 360 actions ordinaires GET SA au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SA et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SA) à raison de 310 actions par salarié. L'acquisition définitive de ces actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de 4 ans.

Nombre d'actions	2012	2011
En circulation au 1 <sup>er</sup> janvier	644 400	–
Attribuées durant l'exercice	1 102 360	660 400
Renoncées durant l'exercice	(46 290)	(16 000)
Exercées durant l'exercice	–	–
Expirées durant l'exercice	–	–
<b>En circulation au 31 décembre</b>	<b>1 700 470</b>	<b>644 400</b>
<b>Exercable au 31 décembre</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

Une charge de 3 575 milliers d'euros a été comptabilisée dans les comptes de l'exercice 2012 au titre de ces actions gratuites (2011 : 1 265 milliers d'euros).

Les données utilisées pour évaluer la juste valeur des actions gratuites ont été les suivantes :

Juste valeur des actions gratuites et hypothèses	Attribution 2012	Attribution 2011
Juste valeur moyenne des actions gratuites en date d'attribution (€)	5,89	6,62
Cours de l'action en date d'attribution (€)	6,26	7,232
Nombre de bénéficiaires	3 556	3 302
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations zéro coupon)	1,05 %	2,25 %

### T. Avantages postérieurs à l'emploi

Les engagements de retraite provisionnés par le Groupe sont les suivants :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Royaume-Uni : ESL	9 463	10 834
Royaume-Uni : GBRf	4 348	7 662
France	8 377	7 691
<b>Total</b>	<b>22 188</b>	<b>26 187</b>

#### T.1 Régimes à prestations définies au Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, GET SA administre trois régimes de retraite : « The Channel Tunnel Group Pension Fund » et « The Channel Tunnel Group Senior Executives Pension Fund » à prestations définies en faveur des salariés d'ESL, et le fonds de retraite de GBRf. Les caractéristiques des trois régimes sont semblables et les actifs y afférents sont détenus séparément des actifs de Groupe Eurotunnel par trois gestionnaires différents.

L'estimation de la valeur au 31 décembre 2012 des actifs des régimes et des engagements a été effectuée par un actuair indépendant selon les recommandations de la norme IAS 19.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

La valeur actuelle des actifs des régimes, dont la réalisation n'est pas prévue à court terme, peut subir des ajustements significatifs. La valeur actuelle des obligations des régimes, fondée sur des projections de flux de trésorerie à long terme, comporte par nature une incertitude inhérente à la méthode de calcul.

EN MILLIERS D'EUROS Au 31 décembre	ESL					GBRf		
	2012	2011	2010	2009	2008	2012	2011	2010
<b>Analyse des actifs de régimes</b>								
Actions	148 347	116 550	108 254	79 977	63 606	30 666	24 010	22 306
Emprunts d'Etat	20 951	24 996	21 740	25 024	24 137	2 302	630	581
Obligations	22 511	21 097	25 439	24 986	6 884	—	—	—
Autres	414	445	1 205	2 148	8 917	228	174	116
<b>Juste valeur des actifs des régimes</b>	<b>192 223</b>	<b>163 088</b>	<b>156 638</b>	<b>132 135</b>	<b>103 544</b>	<b>33 196</b>	<b>24 814</b>	<b>23 003</b>
Valeur actualisée des passifs des régimes	231 927	198 451	176 343	181 815	118 582	38 545	31 197	29 393
<b>Engagements de retraite</b>	<b>39 704</b>	<b>35 363</b>	<b>19 705</b>	<b>49 680</b>	<b>15 038</b>	<b>5 349</b>	<b>6 383</b>	<b>6 390</b>
Part du déficit / surplus attribuée aux membres	—	—	—	—	—	(2 141)	(2 554)	(2 556)
Coût de services passés négatif non comptabilisé	11 949	12 736	13 387	—	—	—	—	—
Gains et (pertes) actuariels non comptabilisés	(42 190)	(37 265)	(18 542)	(38 295)	(4 909)	1 140	3 833	3 601
<b>Engagements de retraite provisionnés (voir ci-dessous)</b>	<b>9 463</b>	<b>10 834</b>	<b>14 550</b>	<b>11 385</b>	<b>10 129</b>	<b>4 348</b>	<b>7 662</b>	<b>7 435</b>

### Hypothèses

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

Au 31 décembre	ESL		GBRf	
	2012	2011	2012	2011
Taux de rendement moyen attendu	4,4 %	6,6 %	4,4 %	7,2 %
Taux d'actualisation	4,4 %	5,0 %	4,4 %	5,0 %
Augmentation de la masse salariale annuelle moyenne	(*) N/A	(*) N/A	3,0 %	3,3 %
Taux d'inflation	3,0 %	3,3 %	3,0 %	3,3 %
Augmentation des pensions de retraites	3,0 %	3,3 %	2,0 %	2,3 %

\* Suite aux modifications du régime de retraite en 2010 (voir ci-après) l'hypothèse d'augmentation de la masse salariale annuelle moyenne ne rentre plus dans le calcul actuariel.

### Variations de la valeur actualisée des engagements de retraite

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2012	2011	2012	2011
Valeur actualisée au 1 <sup>er</sup> janvier	198 451	176 343	31 197	29 393
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 734	3 001	3 015	2 795
Coût financier	10 259	9 503	1 744	1 725
Versements aux régimes : salariés	2 086	2 022	1 095	949
Versements aux retraités et réduction	(3 187)	(3 157)	(303)	(957)
Ecart actuariel sur les engagements de retraite	16 032	4 679	1 085	(3 672)
Ajustement de taux de change	4 552	6 060	712	964
<b>Valeur actualisée au 31 décembre</b>	<b>231 927</b>	<b>198 451</b>	<b>38 545</b>	<b>31 197</b>

**Variations de la juste valeur des actifs des régimes**

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2012	2011	2012	2011
Juste valeur des actifs au 1 <sup>er</sup> janvier	163 088	156 638	24 814	23 003
Versements aux régimes : employeur	5 353	5 081	4 775	1 605
Versements aux régimes : salariés	2 086	2 022	1 095	949
Versements aux retraités	(3 187)	(3 157)	(303)	(957)
Taux de rendement attendu	11 348	11 041	1 215	1 131
Ecart actuariel sur les actifs des régimes	9 801	(13 379)	1 043	(1 634)
Ajustement de taux de change	3 734	4 842	557	717
<b>Valeur des actifs au 31 décembre</b>	<b>192 223</b>	<b>163 088</b>	<b>33 196</b>	<b>24 814</b>

**Variations de la provision pour engagements de retraite au bilan**

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2012	2011	2012	2011
Provision au 1 <sup>er</sup> janvier	10 834	14 550	7 662	7 435
Versement aux régimes employeur	(5 353)	(5 081)	(4 775)	(1 605)
Gains / (pertes) actuariels non comptabilisés	–	–	(199)	186
Charges d'engagement de retraite de l'exercice	3 721	1 092	1 464	1 409
Ajustement de taux de change	261	273	196	237
<b>Provision au 31 décembre</b>	<b>9 463</b>	<b>10 834</b>	<b>4 348</b>	<b>7 662</b>

**Charges d'engagements de retraite de l'exercice**

EN MILLIERS D'EUROS	ESL		GBRf	
	2012	2011	2012	2011
Coût des services rendus	3 734	3 071	1 831	1 700
Coût financier	10 259	9 503	1 047	1 035
Rendement attendu des actifs des régimes	(11 348)	(11 041)	(1 215)	(1 131)
Effet du plafonnement des actifs	(396)	832	–	–
Perte / (profit) actuariel comptabilisé	894	(453)	–	–
Amortissement d'écart actuariel	1 667	267	–	–
Coût des services passés négatif non comptabilisé (voir ci-dessous)	(1 089)	(1 017)	(199)	(195)
<b>Total</b>	<b>3 721</b>	<b>1 162</b>	<b>1 464</b>	<b>1 409</b>

Les coûts relatifs aux engagements de retraite sont présentés dans le poste « Charges de personnel » du compte de résultat.

En avril 2010, le Groupe a négocié avec les salariés britanniques concernés du Groupe une modification des modalités de prestations du principal régime de retraite, « The Channel Tunnel Group Pension Fund », conduisant ainsi à une diminution de la valeur actualisée des passifs de ce régime de retraite de 13,5 millions d'euros. En contrepartie, le Groupe a introduit un régime additionnel à cotisations définies au bénéfice des salariés concernés. La diminution de la valeur actualisée des passifs du régime à prestations définies est traitée en coût des services passés négatif non comptabilisé et est reprise en résultat sur la durée résiduelle de présence des salariés bénéficiaires. Au cours de l'exercice, un produit de 1 089 milliers d'euros a été comptabilisé en compte de résultat au titre du coût des services passés négatif non comptabilisé (2011 : 1 017 milliers d'euros).

Conformément à la méthode du corridor, une charge de 1 667 milliers d'euros a été enregistrée au compte de résultat de l'exercice 2012, (2011 : 267 milliers d'euros) correspondant à l'amortissement des écarts actuariels cumulés et non comptabilisés à la fin de l'exercice précédent.

### **T.2 Régime à contributions définies au Royaume-Uni**

Depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2006, un régime de retraite à contributions définies (« Eurotunnel Defined Contribution Pension Scheme ») est ouvert aux nouveaux employés d'ESL. La charge comptabilisée en 2012 relative à ce régime était de 321 milliers d'euros (2011 : 215 milliers d'euros).

### **T.3 Régime à prestations définies en France**

En France, conformément aux engagements contractuels, les salariés perçoivent une indemnité lors de leur départ en retraite. Ces engagements couvrent à la fois les entités de la Liaison Fixe et Europorte.

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Provision pour engagements d'indemnités de départ en retraite	8 377	7 691
Coûts relatifs aux engagements de retraite présentés dans le poste « Charges de personnel » du compte de résultat :		
Coût des services rendus	521	453
Coût financier	367	199
Amortissement de l'écart actuariel	(66)	(121)
<b>Total charges d'engagements de retraite de l'exercice</b>	<b>822</b>	<b>531</b>

Le montant des gains actuariels non comptabilisés au 31 décembre 2012 s'élève à 2 millions d'euros (31 décembre 2011 : 2 millions d'euros).

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Taux d'actualisation	2,7 %	4,3 %
Augmentation de la masse salariale annuelle moyenne	0,1 %	0,1 %
Taux d'inflation	1,9 %	2,1 %

## U. Dettes financières

L'évolution des dettes financières pendant l'exercice se présente comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2011 publié	31 décembre 2011 recalculé <sup>(*)</sup>	Augmentation	Reclasse- ment	Rembour- sement	Intérêts, indexation et frais	31 décembre 2012
<b>Emprunts non courants</b>							
Emprunt à long terme (note i ci-dessous)	3 871 622	3 916 560		(46 337)		41 680	<b>3 911 903</b>
Autres emprunts (note ii ci-dessous)	–	–	17 668		(401)		<b>17 267</b>
Emprunt location financière (note iii ci-dessous)	–	–	5 491		(366)		<b>5 125</b>
<b>Total emprunts non courants</b>	<b>3 871 622</b>	<b>3 916 560</b>	<b>23 159</b>	<b>(46 337)</b>	<b>(767)</b>	<b>41 680</b>	<b>3 934 295</b>
<b>Emprunts courants</b>							
Emprunt à long terme	–	–		46 337			<b>46 337</b>
Autres emprunts	–	–	832				<b>832</b>
Location financière			1 039				<b>1 039</b>
Intérêts courus :							
– sur l'emprunt à long terme	5 127	5 185				435	<b>5 620</b>
– sur autres emprunts	–	–				21	<b>21</b>
<b>Total emprunts courants</b>	<b>5 127</b>	<b>5 185</b>	<b>1 871</b>	<b>46 337</b>	<b>–</b>	<b>456</b>	<b>53 849</b>
<b>Total</b>	<b>3 876 749</b>	<b>3 921 745</b>	<b>25 030</b>	<b>–</b>	<b>(767)</b>	<b>42 136</b>	<b>3 988 144</b>

\* Les emprunts au 31 décembre 2011 (calculés au taux de change de 1 £=1,197 €) ont été recalculés au taux de change du 31 décembre 2012 (soit 1 £=1,225 €) pour faciliter la comparaison.

### U.1 Description des emprunts

#### i. Emprunt à Long Terme

Les crédits à long terme mis en place le 28 juin 2007 au titre de l'Emprunt à Long Terme se répartissent de la manière suivante :

EN MILLIONS	Devise	Montant nominal en devise	Montant en euro <sup>(**)</sup>	Taux intérêt effectif	Taux intérêt contractuel
Tranche A <sub>1</sub> <sup>(*)</sup>	GBP	750	919	7,86 %	3,49 %
Tranche A <sub>2</sub> <sup>(*)</sup>	EUR	367	367	6,19 %	3,98 %
Tranche B <sub>1</sub>	GBP	400	490	6,67 %	6,63 %
Tranche B <sub>2</sub>	EUR	645	645	6,24 %	6,18 %
Tranche C <sub>1</sub>	GBP	350	429	<sup>(***)</sup> 3,69 %	LIBOR +3,39 %
Tranche C <sub>2</sub>	EUR	953	953	<sup>(***)</sup> 3,74 %	EURIBOR +3,39 %
<b>Total Emprunt à Long Terme</b>			<b>3 803</b>	<b>5,78 %</b>	

\* Indexée de l'inflation (voir notes a) et b) ci-dessous).

\*\* Montant nominal hors impact taux d'intérêt effectif et indexation d'inflation et au taux de change du 31 décembre 2012 (soit 1 £=1,225 €).

\*\*\* Hors couverture. Le taux d'intérêt effectif avec couverture des tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> sur l'exercice 2012 était de 7,68 % et de 7,34 % respectivement.

Les coûts de transactions retenus dans la détermination du taux d'intérêt effectif correspondent aux frais d'émission de l'Emprunt à Long Terme, pour un montant de 69 millions d'euros (soit 1,6 % du montant nominal). Ces frais regroupent principalement les coûts relatifs au financement, et aux divers frais juridiques et bancaires.

**a) Tranche A<sub>1</sub>**

Le crédit tranche A<sub>1</sub>, d'un montant en principal de 750 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance, de 3,49 %, et est indexé sur l'indice d'inflation britannique UK All Items Retail Price Index publié par le United Kingdom Office for National Statistics. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2042. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

**b) Tranche A<sub>2</sub>**

Le crédit tranche A<sub>2</sub>, d'un montant de 367 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe jusqu'à sa date d'échéance de 3,98 %, et est indexé sur l'indice des prix à la consommation hors tabac publié par l'Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2018 pour s'achever le 20 juin 2041. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

**c) Tranche B<sub>1</sub>**

Le crédit tranche B<sub>1</sub>, d'un montant de 400 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux fixe, jusqu'à sa date d'échéance, de 6,63 %. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2013 pour s'achever le 20 juin 2046. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

**d) Tranche B<sub>2</sub>**

Le crédit tranche B<sub>2</sub>, d'un montant de 645 millions d'euros, porte intérêt à un taux fixe, jusqu'à sa date d'échéance, de 6,18 %. Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2013 pour s'achever le 20 juin 2041. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

**e) Tranche C<sub>1</sub>**

Le crédit tranche C<sub>1</sub>, d'un montant de 350 millions de livres sterling, porte intérêt à un taux variable (LIBOR) majoré de 1,39 %, qui est entièrement couvert par un swap au titre duquel Eurotunnel paye un taux fixe de 5,2135 % et reçoit un taux variable (LIBOR). Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2046 pour s'achever le 20 juin 2050. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

**f) Tranche C<sub>2</sub>**

Le crédit tranche C<sub>2</sub>, d'un montant de 953 millions d'euros, portant intérêt à un taux variable (EURIBOR) majoré de 1,39 % qui est entièrement couvert par un swap au titre duquel Eurotunnel paye un taux fixe de 4,853 % et reçoit un taux variable (EURIBOR). Le remboursement du crédit débutera le 20 juin 2041 pour s'achever le 20 juin 2050. Chaque remboursement du capital et paiement d'intérêt auront lieu semestriellement au 20 juin et au 20 décembre de chaque année.

Depuis juin 2012, une marge additionnelle de 2 % a été appliquée sur leur montant nominal respectif des Tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> (voir note V.2 ci-dessous). L'impact financier sur les flux de trésorerie liés au service de la dette est estimé à 27 millions d'euros en année pleine.

**Engagements et restrictions au titre de l'Emprunt à Long Terme**

L'Emprunt à Long Terme prévoit différents engagements et restrictions classiques pour un crédit de cette nature, à savoir des restrictions relatives à la création ou au maintien de sûretés sur les actifs de Groupe Eurotunnel, à la cession des actifs de Groupe Eurotunnel, à l'acquisition par Groupe Eurotunnel de nouveaux actifs, à l'octroi de prêts, de sûretés ou de garanties au profit de tierces parties ou au respect de deux ratios financiers, dont un seul est susceptible de constituer un cas de défaut (voir le paragraphe « Cas de défaut et exigibilité anticipée » ci-dessous).

Le deuxième ratio est le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service synthétique de la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme. GET SA est tenu d'assurer qu'à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, ce ratio n'est pas inférieur à 1,25, ledit ratio étant calculé en tenant compte d'un amortissement théorique de l'Emprunt à Long Terme et par référence à la période des douze mois précédant la date de test. Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle ne constituerait pas un cas de défaut mais entraîne des restrictions sur l'utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d'intérêts au titre de l'Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu'à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. Ces restrictions concernent notamment la capacité de Groupe Eurotunnel de distribuer des dividendes et de financer certaines activités de développement. Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme jusqu'à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

#### **Remboursement anticipé des crédits à long terme**

Selon la clause 7.2 des accords de crédits, le remboursement anticipé des crédits à long terme est prévu selon certaines modalités pour des montants minimum de 5 millions de livres ou 7,5 millions d'euros, sans pénalités et moyennant le paiement des primes de remboursement anticipé à des conditions de marché.

#### **Garanties et sûretés attachées à l'Emprunt à Long Terme**

*Garanties :*

Au titre de l'Accord Inter-crédanciers, les principales sociétés du Groupe garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, en leur qualité d'emprunteur de l'Emprunt à Long Terme à l'égard des prêteurs initiaux, des arrangeurs, des Agents et des contreparties de couverture de l'Emprunt à Long Terme.

*Sûretés de droit français consenties par Groupe Eurotunnel :*

- (i) cessions de créances professionnelles à titre de garanties au titre desquelles, d'une part, FM cède ses créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes et, d'autre part, les sociétés membres de Groupe Eurotunnel cèdent certaines créances résultant de contrats accessoires à l'exploitation du Tunnel, telles les créances résultant de la Convention d'Utilisation et des polices d'assurance ;
- (ii) hypothèques non enregistrées portant sur les principaux actifs immobiliers appartenant aux sociétés membres de Groupe Eurotunnel et non affectés de projets de développement à court ou moyen terme ;
- (iii) gage sans dépossession du matériel roulant ;
- (iv) nantissement de l'intégralité des comptes bancaires ouverts en France au nom des emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- (v) nantissement des actions ou parts des sociétés membres de Groupe Eurotunnel (à l'exception des actions d'Europorte SAS et de ses filiales) détenues par les emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ; et
- (vi) nantissement des principales marques de Groupe Eurotunnel.

*Sûretés de droit anglais consenties par Groupe Eurotunnel :*

Les principales sociétés du Groupe consentent chacune une sûreté grevant l'ensemble de leurs biens existant à la date de la conclusion de l'Emprunt à Long Terme et de leurs biens futurs ainsi que certains droits contractuels.

*Sûretés portant sur les autres actifs de Groupe Eurotunnel :*

Toutes les actions des sociétés membres de Groupe Eurotunnel qui ne sont pas grevées par les sûretés décrites ci-dessus (à l'exception des actions d'Europorte SAS et de ses filiales) sont nanties pour sûreté des obligations des emprunteurs au titre de l'Emprunt à Long Terme et des garants au titre de l'Accord Inter-crédanciers.

#### **Cas de défaut et exigibilité anticipée**

L'Emprunt à Long Terme comporte différents cas de défaut dont la survenance, après écoulement d'un délai dans certains cas, permet aux prêteurs de prononcer l'exigibilité anticipée des Crédits à Long Terme, de réaliser les sûretés ou de demander la mise en œuvre de la faculté de substitution dans les conditions prévues dans le Contrat de Concession.

Ces cas de défaut couvrent notamment :

- tout défaut de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- un manquement à l'une des stipulations de l'Emprunt à Long Terme, de l'Accord Inter-crédanciers ou des documents y afférents. Ces stipulations imposent notamment des limitations relatives à l'endettement, aux acquisitions, ventes et autres transferts, aux fusions, aux prêts, garanties et à l'octroi de nouvelles sûretés par les sociétés membres de Groupe Eurotunnel et incluent en particulier :
  - (i) un engagement financier au titre duquel GET SA est tenu d'assurer qu'à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant des Crédits à Long Terme n'est pas inférieur à 1,10, ledit ratio étant calculé par référence à la période des douze mois précédant la date de test ; et
  - (ii) certains engagements liés au traitement fiscal de Groupe Eurotunnel et dont le non-respect est raisonnablement susceptible d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou de Groupe Eurotunnel ;



## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- une déclaration ou affirmation faite ou réputée l'être par un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme, ou tout autre document de financement y afférent ou tout autre document remis par ou pour le compte d'un emprunteur ou un garant au titre desdits documents de financement (qui contiennent des déclarations et des affirmations usuelles pour ce type de financement), qui s'avère avoir été erronée ou trompeuse au moment où elle a été faite ou réputée l'avoir été ;
- la survenance d'un défaut croisé au titre de tout autre endettement (supérieur à un certain montant) de l'une quelconque des sociétés membres de Groupe Eurotunnel (à l'exception de Groupe Eurotunnel SA) ;
- la cessation des paiements, l'insolvabilité ou l'ouverture d'une procédure collective relative à l'un quelconque des emprunteurs ou garants au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- l'illégalité ou l'invalidité de l'Emprunt à Long Terme, des sûretés y afférentes ou de la subordination créée au titre de l'Accord Inter-créanciers ;
- l'impossibilité définitive d'exploiter le Tunnel, la destruction du Tunnel ou la cessation d'une partie substantielle de ses activités par un emprunteur ou un garant ;
- un garant cesse d'être une filiale à 100 % de Groupe Eurotunnel SA ;
- une action ou une omission de la France ou du Royaume-Uni de nature à rendre un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme incapable de remplir ses obligations au titre de l'Emprunt à Long Terme et des documents y afférents ; et
- la survenance d'un litige (ou d'une procédure similaire) à l'encontre d'une société membre de Groupe Eurotunnel ou de ses actifs, dont l'issue est raisonnablement susceptible d'être défavorable à cette société et d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou Groupe Eurotunnel.

L'Emprunt à Long Terme comporte également d'autres cas de défaut usuels pour ce type de financement.

Le ratio de couverture du service de la dette et le ratio de couverture synthétique du service de la dette de Groupe Eurotunnel SA au 31 décembre 2012 sont respectivement de 2,04 et de 1,77. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2012.

### ii. Autres emprunts

Le poste « autres emprunts » dans le tableau ci-dessus représente un emprunt bancaire d'un montant total de 18,5 millions d'euros contracté en 2012 par Europorte SAS dans le cadre du financement de l'acquisition de certaines locomotives par ses filiales. Cet emprunt porte intérêt à un taux fixe de 4,37 % et est remboursable sur une période de sept ans.

### iii. Location financière

Le poste « location financière » dans le tableau ci-dessus représente des contrats de financement d'un montant total de 6,5 millions d'euros contracté par GBRf dans le cadre du financement de l'acquisition de certaines locomotives. Ils sont remboursables sur une période de 10 ans.

### U.2 Instruments de couverture

Groupe Eurotunnel a mis en place des instruments de couverture de sa dette variable (tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub>) sous forme de swap de même durée et de même valeur (soit EURIBOR contre taux fixe de 4,90 % et LIBOR contre taux fixe de 5,26 %). Aucune prime n'a été versée pour obtenir cette couverture. Le montant nominal de couverture des swaps est de 953 millions d'euros et de 350 millions de livres.

En 2012, ces instruments dérivés ont généré une charge de 52 millions d'euros enregistrée au compte de résultat (2011 : une charge de 48 millions d'euros).

En conformité avec IAS 39, ces instruments financiers dérivés sont évalués au bilan à leur juste valeur :

EN MILLIERS D'EUROS	Valeurs de marché des instruments de couverture de taux		(*) Variations de la valeur de marché
	31 décembre 2012	31 décembre 2011	
Contrats libellés en euros	Passif de 630 401	Passif de 516 568	113 833
Contrats libellés en livres	Passif de 225 616	Passif de 211 346	14 270
<b>Total</b>	<b>Passif de 856 017</b>	<b>Passif de 727 914</b>	<b>128 103</b>

\* Enregistrées directement en capitaux propres.

Les tableaux en note V.2 ci-dessous indiquent les bandes de maturité pour lesquelles les flux couverts sont attendus et celles au cours desquelles le montant différé en capitaux propres va impacter le compte de résultat.

## V. Risques financiers

### V.1 Risque de change

La moitié environ du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel est perçue en livres sterling, alors qu'une proportion plus importante de ses dépenses tant d'exploitation que d'investissement est due en euros. L'Emprunt à Long Terme est libellé en livres sterling à hauteur de 1,5 milliard et en euros à hauteur de 1,965 milliard. Tous les instruments financiers externes sont libellés en euros ou en livres sterling. En conséquence, aucun gain ni aucune perte de change ne peut survenir de la réévaluation des instruments financiers externes. Le risque de change résiduel porte sur la réévaluation des comptes courants intra-groupe, dont la valeur résiduelle au 31 décembre 2012 est de 50 millions d'euros ; l'impact d'une variation de 10 % de la parité entre l'euro et la livre sterling serait un gain ou une perte de change comptable de l'ordre de 5 millions d'euros.

Groupe Eurotunnel s'emploie dans toute la mesure du possible à améliorer la correspondance entre les devises dans lesquelles sont libellés son chiffre d'affaires et ses charges et a eu et aura recours à des opérations de couverture en devises afin d'assurer la gestion de ce risque. Groupe Eurotunnel SA présente ses comptes consolidés en euros. Les fluctuations de valeur de la livre sterling par rapport à l'euro ont un impact sur la valeur en euros du chiffre d'affaires, des coûts, des charges et produits financiers, ainsi que des éléments actif et passif publiés par Groupe Eurotunnel. A titre illustratif et toute chose égale par ailleurs et sur la base des informations comptables au 31 décembre 2012, le tableau ci-dessous présente l'impact d'une variation de plus ou moins 10 % du taux de change sur les principaux indicateurs financiers.

EN MILLIONS D'EUROS Variation de taux de change	2012				2011			
	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %	Taux réel	Publié	+10 %	- 10 %
Chiffre d'affaires	1,230	993	1 043	943	1,148	845	886	807
Marge d'exploitation (EBITDA)	1,230	461	490	433	1,148	403	427	381
Résultat net avant impôt : profit	1,230	34	49	19	1,148	11	22	2
Capitaux propres	1,225	2 182	1 997	2 351	1,197	2 400	2 222	2 578

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

## V.2 Risque de liquidité

Les flux de trésorerie contractuels reflètent la structure de dette financière et confirment qu'Eurotunnel est en mesure de faire face à son risque de liquidité.

Les échéances contractuelles résiduelles des passifs financiers s'analysent comme suit (y compris les paiements d'intérêts et hors impact des accords de compensation) :

Au 31 décembre 2012

EN MILLIONS	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	12 mois ou moins	1-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	20-30 ans	30-40 ans
<b>PASSIFS FINANCIERS NON DERIVES</b>								
<b>Prêts bancaires garantis libellés en £ Liaison Fixe :</b>								
Tranche A <sub>1</sub> – £ <sup>(*)</sup>	885	(2 349)	(32)	(139)	(322)	(792)	(1 064)	–
Tranche B <sub>1</sub> – £	394	(1 045)	(46)	(148)	(117)	(232)	(256)	(246)
Tranche C <sub>1</sub> – £ <sup>(**)</sup>	345	(1 266)	(14)	(79)	(133)	(266)	(266)	(508)
<b>Total en £</b>	<b>1 624</b>	<b>(4 660)</b>	<b>(92)</b>	<b>(366)</b>	<b>(572)</b>	<b>(1 290)</b>	<b>(1 586)</b>	<b>(754)</b>
<b>Prêts bancaires garantis libellés en € Liaison Fixe :</b>								
Tranche A <sub>2</sub> – € <sup>(*)</sup>	395	(918)	(16)	(67)	(146)	(343)	(346)	–
Tranche B <sub>2</sub> – €	636	(1 323)	(62)	(214)	(233)	(462)	(352)	–
Tranche C <sub>2</sub> – € <sup>(**)</sup>	938	(3 226)	(37)	(213)	(354)	(708)	(878)	(1 036)
<b>Total en €</b>	<b>1 969</b>	<b>(5 467)</b>	<b>(115)</b>	<b>(494)</b>	<b>(733)</b>	<b>(1 513)</b>	<b>(1 576)</b>	<b>(1 036)</b>
<b>Total prêts bancaires Liaison Fixe exprimé en €</b>	<b>3 958</b>	<b>(11 177)</b>	<b>(228)</b>	<b>(941)</b>	<b>(1 433)</b>	<b>(3 094)</b>	<b>(3 520)</b>	<b>(1 961)</b>
<b>Prêts bancaires garantis Europorte :</b>								
En £	6	(10)	(1)	(4)	(5)	–	–	–
En €	18	(22)	(2)	(6)	(14)	–	–	–
<b>Total prêts bancaires Europorte exprimé en €</b>	<b>26</b>	<b>(34)</b>	<b>(3)</b>	<b>(11)</b>	<b>(20)</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>
<b>Total prêts bancaires exprimé en €</b>	<b>3 984</b>	<b>(11 211)</b>	<b>(231)</b>	<b>(952)</b>	<b>(1 453)</b>	<b>(3 094)</b>	<b>(3 520)</b>	<b>(1 961)</b>
<b>PASSIFS FINANCIERS DERIVES</b>								
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en £	184	(166)	(16)	(41)	(17)	(35)	(35)	(22)
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en €	630	(381)	(42)	(103)	(41)	(82)	(82)	(31)
<b>Total swaps de taux d'intérêt exprimé en €</b>	<b>856</b>	<b>(585)</b>	<b>(62)</b>	<b>(155)</b>	<b>(63)</b>	<b>(125)</b>	<b>(124)</b>	<b>(56)</b>
<b>Flux de trésorerie net de couverture exprimé en €</b>	<b>4 840</b>	<b>(11 796)</b>	<b>(293)</b>	<b>(1 107)</b>	<b>(1 516)</b>	<b>(3 219)</b>	<b>(3 644)</b>	<b>(2 017)</b>
<b>DETTES FOURNISSEURS ET AUTRES CREDITEURS</b>								
En £	41	(41)	(41)	–	–	–	–	–
En €	132	(132)	(132)	–	–	–	–	–

\* Les tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> étant indexées sur l'inflation, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base des hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe.

\*\* Les tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> étant à taux variable, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base d'un taux d'intérêt à long terme retenu à la date d'arrêt.

20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET  
LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Depuis juillet 2012 une marge additionnelle de 2 % s'applique sur les tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub>. L'impact financier sur les flux de trésorerie liés aux activités de financement est d'environ 27 millions d'euros en année pleine partiellement compensé par l'intérêt à percevoir sur les obligations à taux variable achetées en 2011 et 2012 à hauteur de 6 millions d'euros (voir note P.2 ci-dessus).

**Au 31 décembre 2011**

EN MILLIONS	Valeur comptable	Flux de trésorerie contractuels	12 mois ou moins	1-5 ans	5-10 ans	10-20 ans	20-30 ans	30-40 ans
<b>PASSIFS FINANCIERS NON DERIVES</b>								
<b>Prêts bancaires garantis libellés en £ :</b>								
Tranche A <sub>1</sub> – £ <sup>(*)</sup>	857	(2 379)	(31)	(135)	(292)	(766)	(1 089)	(66)
Tranche B <sub>1</sub> – £	394	(1 071)	(27)	(162)	(125)	(232)	(228)	(297)
Tranche C <sub>1</sub> – £ <sup>(**)</sup>	345	(1 294)	(15)	(79)	(133)	(266)	(266)	(535)
<b>Total en £</b>	<b>1 596</b>	<b>(4 744)</b>	<b>(73)</b>	<b>(376)</b>	<b>(550)</b>	<b>(1 264)</b>	<b>(1 583)</b>	<b>(898)</b>
<b>Prêts bancaires garantis libellés en € :</b>								
Tranche A <sub>2</sub> – € <sup>(*)</sup>	388	(947)	(16)	(67)	(135)	(339)	(390)	–
Tranche B <sub>2</sub> – €	636	(1 363)	(40)	(226)	(237)	(463)	(397)	–
Tranche C <sub>2</sub> – € <sup>(**)</sup>	938	(3 310)	(45)	(218)	(354)	(708)	(805)	(1 180)
<b>Total en €</b>	<b>1 962</b>	<b>(5 620)</b>	<b>(101)</b>	<b>(511)</b>	<b>(726)</b>	<b>(1 510)</b>	<b>(1 592)</b>	<b>(1 180)</b>
<b>Total passifs financiers non dérivés exprimé en €</b>	<b>3 872</b>	<b>(11 299)</b>	<b>(188)</b>	<b>(961)</b>	<b>(1 384)</b>	<b>(3 023)</b>	<b>(3 489)</b>	<b>(2 254)</b>
<b>PASSIFS FINANCIERS DERIVES</b>								
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en £	177	(168)	(15)	(41)	(17)	(35)	(35)	(25)
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en €	517	(375)	(34)	(98)	(41)	(82)	(82)	(38)
<b>Flux de trésorerie net de couverture exprimé en €</b>	<b>4 600</b>	<b>(11 877)</b>	<b>(240)</b>	<b>(1 109)</b>	<b>(1 446)</b>	<b>(3 147)</b>	<b>(3 613)</b>	<b>(2 322)</b>
Dettes fournisseurs et autres crédoeurs libellés en £	34	(34)	(34)	–	–	–	–	–
Dettes fournisseurs et autres crédoeurs libellés en €	125	(125)	(125)	–	–	–	–	–

\* Les tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> étant indexées sur l'inflation, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base des hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe.

\*\* Les tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> étant à taux variable, elles sont présentées dans le tableau de liquidité sur la base d'un taux d'intérêt à long terme retenu à la date d'arrêté.

Par ailleurs, les accords de crédit permettent, sous réserve que le ratio de couverture du service de la dette ne soit pas inférieur à 1,25, de souscrire (i) un crédit renouvelable d'un montant maximum de 75 millions d'euros, et (ii) un crédit structurellement subordonné d'un montant maximum de 225 millions de livres sterling (ou son équivalent en euros).

### V.3 Risque de taux d'intérêt

Le risque d'évolution défavorable de taux pendant la durée de l'Emprunt à Long Terme est couvert par le fait que les deux tranches B<sub>1</sub> et B<sub>2</sub> sont à taux fixe, les deux tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> qui sont indexées sur l'inflation sont à taux fixe, et les deux dernières tranches C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> sont à taux variable et font l'objet d'une couverture taux fixe contre taux variable. Les créances et dettes à court terme ne sont pas exposées au risque de taux d'intérêt.

Les flux contractuels associés aux swaps de taux sont payés de façon simultanée aux flux contractuels des emprunts à taux variables et le montant différé en capitaux propres est reconnu en résultat sur la période où le flux d'intérêt de la dette impacte le résultat.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Une variation de +0,5 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de la part inscrite en capitaux propres relative aux instruments dérivés de 198 millions d'euros. Une variation de - 0,5 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de la part inscrite en capitaux propres relative aux instruments dérivés de 227 millions d'euros.

Les obligations comptabilisées en autres actifs financiers sont à taux variable et une variation de +/-0,5 % de l'évolution des taux conduirait à une variation de 0,81 millions d'euros des produits financiers au compte de résultat.

### V.4 Risque d'inflation

Le risque lié à l'évolution du taux d'inflation porte à la fois sur les intérêts et les remboursements du principal des deux tranches indexées (A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub>) libellées respectivement en livres en et euros. A titre illustratif, une variation de 1 % du taux d'inflation, aurait un impact sur le montant du principal des tranches A<sub>1</sub> et A<sub>2</sub> de 13 millions d'euros.

### V.5 Risques de crédit

Le risque de crédit représente le risque de perte financière pour le Groupe dans le cas où un client ou une contrepartie à un instrument financier viendrait à manquer à ses obligations contractuelles.

#### i. Créances clients

L'exposition du Groupe au risque de crédit provenant des créances commerciales relève principalement du secteur des sociétés de transport routier.

Le Groupe applique une politique de crédit qui prévoit que chaque nouveau client fasse l'objet d'une analyse de solvabilité avant qu'il puisse bénéficier des conditions de crédit standard du Groupe. L'exposition au risque de crédit sur les clients en compte est gérée à travers un suivi permanent de l'évolution de leur situation financière et de leur encours par rapport aux limites de crédit et aux conditions de paiement qui leur ont été accordées.

#### ii. Placements

Le Groupe limite son exposition au risque de crédit en n'investissant que (i) dans des dépôts à terme et des certificats de dépôt d'une durée maximale de 6 mois avec des contreparties ayant une notation court terme d'au moins P-1 de Moody, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation long terme d'au moins Aaa de Moodys ou AAA de S&P.

Les montants investis par le Groupe dans un fonds ou une SICAV monétaire ne peuvent pas représenter plus de 120 millions d'euros par fonds ou SICAV en euros ou 100 millions de livres sterling par fonds ou SICAV en livres sterling. Les investissements dans des dépôts à terme ou des certificats de dépôt avec un même groupe bancaire ne peuvent pas excéder 78 millions d'euros en France ou 65 millions de livres au Royaume-Uni.

#### iii. Exposition au risque de crédit

La valeur comptable des actifs financiers représente l'exposition maximale au risque de crédit. L'exposition maximale au risque de crédit à la date de clôture est la suivante :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Actifs financiers disponibles à la vente	152 279	131 936
Créances commerciales	120 985	105 960
Trésorerie et équivalents de trésorerie	256 228	275 522
<b>Total</b>	<b>529 492</b>	<b>513 418</b>

Les actifs financiers disponibles à la vente intègrent les obligations à taux variables (voir note P.2 ci-dessus).

Au 31 décembre 2012, le Groupe détenait en couverture du risque crédit des garanties à hauteur de 0,7 million d'euros (31 décembre 2011 : 0,5 million d'euros) relatives aux créances commerciales.

## W. Juste valeur des actifs et passifs financiers

### W.1 Hiérarchie de juste valeur

Le tableau ci-après analyse les instruments financiers comptabilisés à la juste valeur, selon leur méthode d'évaluation. Les différents niveaux sont définis à la note B.4 ci-dessus. Pour mémoire, la dette financière comptabilisée au coût amorti n'est pas reprise dans le tableau ci-dessous.

EN MILLIONS D'EUROS	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
<b>Actifs</b>				
<b>Au 31 décembre 2012 :</b>				
Autres actifs financiers	–	–	152	<b>152</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	256	–	–	<b>256</b>
<b>Au 31 décembre 2011 :</b>				
Autres actifs financiers	–	–	132	<b>132</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	275	–	–	<b>275</b>
<b>Passifs</b>				
<b>Au 31 décembre 2012 :</b>				
Swaps de taux d'intérêts utilisés comme couverture	–	856	–	<b>856</b>
<b>Au 31 décembre 2011 :</b>				
Swaps de taux d'intérêts utilisés comme couverture	–	728	–	<b>728</b>

### W.2 Juste valeur de la dette financière

Le 28 juin 2007, Eurotunnel a souscrit un emprunt à long terme de 3 803 millions d'euros (valeur nominale au taux de clôture au 31 décembre 2012), auprès d'un pool bancaire constitué de Goldman Sachs International et Deutsche Bank AG, pour une marge (« spread ») de 139 points de base. Cette dette financière est comptabilisée au coût amorti.

L'Emprunt à Long Terme ne fait pas l'objet de cotation ni de transaction sur des marchés financiers actifs et il est particulièrement difficile d'identifier des équivalents de marché observables, compte tenu des spécificités et des caractéristiques de la dette de Groupe Eurotunnel, fondées notamment sur une maturité de 30 à 40 ans (voir note V.2 ci-dessus).

Le Groupe considère que la juste valeur de l'Emprunt à Long Terme est proche de sa valeur comptable au 31 décembre 2012.

Les opérations d'achat d'obligations à taux variable émises par CLEF (voir note P.2 ci-dessus), effectuées à travers des transactions de gré à gré en l'absence de marché actif observable sur ces instruments, sont considérées comme non-représentatives d'un marché.

A titre illustratif, si le taux (marge comprise) au 31 décembre 2012 était supérieur de 100 points de base à celui obtenu au 28 juin 2007, la juste valeur de l'Emprunt à Long Terme serait inférieure d'environ 810 millions d'euros à la valeur de cet emprunt au coût amorti.

## X. Litiges non-provisionnés

Les jugements du 2 août 2006 par lesquels le Tribunal de commerce de Paris a ouvert des procédures de sauvegarde au bénéfice des sociétés TNU PLC, Eurotunnel Services Limited, Eurotunnel Plus Limited, Eurotunnel Finance Limited et CTG, ont fait l'objet d'une tierce opposition émanant des sociétés Elliot. Ces tierces oppositions ont été rejetées par cinq jugements du Tribunal de commerce de Paris en date du 15 janvier 2007. L'appel de cette première série de décisions formulé par les sociétés Elliot a été rejeté par cinq arrêts de la Cour d'appel de Paris en date du 29 novembre 2007 (voir paragraphe 20.7.1 du Document de Référence 2008). La Cour de Cassation a cassé le 30 juin 2009, les cinq arrêts de la cour d'appel sur la recevabilité de cette voie de recours et l'affaire a été renvoyée devant la Cour d'appel de Paris qui a confirmé les jugements des 2 août 2006 et du 15 janvier 2007 et a condamné les sociétés Elliott à payer la somme de 50 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

Cette procédure n'a pas remis en cause la validité du plan de sauvegarde, et son résultat est conforme à l'appréciation qui en avait été faite par le Groupe. Les autres procédures sont périmées.

## Y. Provisions

EN MILLIERS D'EUROS	1 <sup>er</sup> janvier 2012	Dotations	Reprises non-utilisées	Reprises	Ecart de change	31 décembre 2012
Restructuration	539			(37)		502
Autres	1 804	1 235		(1 880)		1 159
<b>Total</b>	<b>2 343</b>	<b>1 235</b>	<b>-</b>	<b>(1 917)</b>	<b>-</b>	<b>1 661</b>

## Z. Dettes d'exploitation et autres passifs

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Avances et acomptes	1 615	2 679
Fournisseurs et comptes rattachés	90 578	79 509
Dettes sociales et fiscales	69 225	62 368
Fournisseurs d'immobilisations	14 273	14 528
<b>Dettes d'exploitation courantes</b>	<b>175 691</b>	<b>159 084</b>
Produits constatés d'avance <sup>(*)</sup>	22 597	18 418
Autres	6 478	6 641
<b>Dettes diverses et produits constatés d'avance courants</b>	<b>29 075</b>	<b>25 059</b>
<b>Total</b>	<b>204 766</b>	<b>184 143</b>

\* Les produits constatés d'avance sont principalement composés des tickets émis non encore utilisés.

## AA. Engagements hors bilan

GET SA, FM, CTG, Eurotunnel SE, EFL, ESGIE, ESL et EurotunnelPlus Limited garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, au titre de l'Emprunt à Long Terme. A ce titre, ces sociétés ont consenti les sûretés décrites en U ci-dessus.

## BB. Contrats de location simple

### BB.1 Actifs donnés en location

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
A moins d'un an	8 000	-
De un à 5 ans	13 255	-
A plus de 5 ans	-	-
<b>Total</b>	<b>21 255</b>	<b>-</b>

Les actifs donnés en location correspondent aux engagements de locations des navires (*le Berlioz*, *le Rodin* et *le Nord-Pas-de-Calais*) par les filiales maritimes Euro-TransManche à la SCOP SeaFrance (la société externe au Groupe qui les exploite sur le Déroit sous la marque MyFerryLink). Les contrats ont été conclus en juin 2012 pour une durée de trois ans à compter de la livraison des navires à l'affrètement et sont renouvelables par tacite reconduction. Les montants dans le tableau ci-dessus sont calculés sur la base des contrats en vigueur pour les trois premières années.

Au cours de l'exercice, un produit de 2,5 millions d'euros a été comptabilisé au titre des contrats de location des navires (2011 : 0 million d'euros).

### BB.2 Actifs pris en location

L'échéance des loyers liés aux contrats de location simple non résiliables se détaille ainsi :

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
A moins d'un an	21 704	20 463
De un à 5 ans	41 543	46 824
A plus de 5 ans	11 187	13 418
<b>Total</b>	<b>74 434</b>	<b>80 705</b>

Les engagements de location correspondent aux engagements de locations de matériel roulant par les filiales de fret ferroviaires. Au 31 décembre 2012, les contrats ont une durée résiduelle jusqu'à 10 ans et généralement comportent une option de renouvellement. Pour tenir compte de l'évolution du marché des locations, le montant des loyers de certains contrats est révisé tous les ans.

Au cours de l'exercice, une charge de location au titre du matériel roulant de 24,3 millions d'euros a été comptabilisée au titre des contrats de location simple (2011 : 21,1 millions d'euros).

### CC. Honoraires des commissaires aux comptes

En application du décret n° 2008-1487 en date du 30 décembre 2008, le tableau ci-dessous présente les honoraires des commissaires aux comptes et auditeurs au titre des exercices 2012 et 2011 pour toutes les sociétés du Groupe.

EN MILLIERS D'EUROS	2012	2011
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1 604	1 593
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes	83	260
<b>Total</b>	<b>1 687</b>	<b>1 853</b>

### DD. Parties liées

#### DD.1 Filiales du Groupe Eurotunnel

Au sein du Groupe Eurotunnel au 31 décembre 2012, l'ensemble des entités sont consolidées par intégration globale.

Les conventions et engagements réglementés entre GET SA et les filiales consolidées du Groupe sont présentés dans le rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés (voir annexe II du Document de Référence 2012).

#### DD.2 Parties liées ayant une influence notable sur le Groupe

Lors de la restructuration financière en 2007, Groupe Eurotunnel a conclu auprès d'institutions financières des opérations de couverture de taux d'intérêt de sa dette variable sous forme de swap (voir note U ci-dessus). Goldman Sachs International est une des contreparties de ces instruments de couverture, à hauteur de 2,6 % au 31 décembre 2012, soit une charge de 1,3 million d'euros en 2012 et un passif de 22,4 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Deux fonds d'infrastructure de Goldman Sachs (GS Global Infrastructure Partners I, L.P., et GS International Infrastructure Partners I, L.P., ensemble GSIP) détiennent environ 16 % du capital de GET SA au 31 décembre 2012.

#### DD.3 Rémunération des organes d'administration et de direction

Le montant des rémunérations des membres de conseil d'administration et des dirigeants se trouve à la note H ci-dessus.

### EE. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

La *Competition Commission* a publié le 19 février 2013 ses analyses préliminaires sur l'acquisition de certains actifs de SeaFrance (voir note A.1 ci-dessus).



## 20.3.2 COMPTES SOCIAUX DE GET SA AU TITRE DE L'EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 2012 ET LE RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES Y AFFÉRENT

### Sommaire des comptes sociaux

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012	189
Bilan	191
Compte de résultat	192
Notes annexes	193
A. Événements importants	193
B. Principes et méthodes comptables	193
C. Immobilisations incorporelles	195
D. Participations	195
E. Groupe et associés	196
F. Actions auto-détenues	198
G. Valeurs mobilières de placement et disponibilités	199
H. Capitaux propres	199
I. Provisions pour risques et charges	202
J. Production vendue de services	202
K. Autres achats et charges externes	202
L. Effectifs	203
M. Gains et pertes de change	203
N. Intérêts, produits et charges assimilés	203
O. Dotations aux amortissements et provisions financiers	203
P. Résultat et situation fiscale	203
Q. Résultat par action et effet de la dilution	204
R. Dirigeants sociaux	204
S. Actions détenues par les administrateurs	204
T. Engagements et passifs éventuels	204
U. Parties liées	205
V. Événements postérieurs à la clôture de l'exercice	205

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS DE L'EXERCICE CLOS LE  
31 DÉCEMBRE 2012

—  
Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2012, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Groupe Eurotunnel SA, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- les vérifications et informations spécifiques prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

### 1 Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes annuels. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

### 2 Justification des appréciations

Les estimations comptables concourant à la préparation des comptes annuels au 31 décembre 2012 ont été réalisées dans un environnement incertain, lié à la crise des finances publiques de certains pays de la zone euro. Cette crise s'accompagne d'une crise économique qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques. Ces conditions sont décrites dans la note B.1 de l'annexe des comptes. C'est dans ce contexte qu'en application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce, nous avons procédé à nos propres appréciations et que nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

#### *Valeur d'utilité des titres de participation*

La note D de l'annexe relative aux participations expose les approches de la société relatives à la détermination des valeurs d'utilité des titres de participation. Nous avons procédé à l'appréciation des approches retenues par la société et du caractère pertinent des informations données dans cette note.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels, pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### 3 Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

Concernant les informations fournies en application des dispositions de l'article L. 225-102-1 du Code de commerce sur les rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux ainsi que sur les engagements consentis en leur faveur, nous avons vérifié leur concordance avec les comptes ou avec les données ayant servi à l'établissement de ces comptes et, le cas échéant, avec les éléments recueillis par votre société auprès des sociétés contrôlées par votre société. Sur la base de ces travaux, nous attestons l'exactitude et la sincérité de ces informations.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

---

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 mars 2013

Courbevoie, le 20 mars 2013

KPMG Audit  
*Département de KPMG SA*

Mazars

Philippe Cherqui  
*Associé*

Jean-Marc Deslandes  
*Associé*

## BILAN

EN MILLIERS D'EUROS	Note	Brut	Dépréciations	31 décembre 2012 Net	31 décembre 2011 Net
<b>ACTIF</b>					
Immobilisations incorporelles	C	116 552	–	116 552	116 552
Participations	D	1 452 715	1	1 452 714	1 452 714
Prêts	E.1	2 136 844	15 402	2 121 442	2 006 718
Actions propres	F	–	–	–	18 498
Autres		76	–	76	76
<b>Actif immobilisé</b>		<b>3 706 187</b>	<b>15 403</b>	<b>3 690 784</b>	<b>3 594 558</b>
Avances et acomptes		193	–	193	210
Créances clients et comptes rattachés		–	–	–	53
Créances sur l'Etat et autres collectivités publiques		7 453	–	7 453	7 463
Autres créances		1 395	–	1 395	2 376
Groupe et associés	E.3	11 884	–	11 884	7 759
Autres actifs financiers	E.1	27 983	–	27 983	10 890
Valeurs mobilières de placement	G	41 850	–	41 850	40 748
Disponibilités	G	6 237	–	6 237	2 202
<b>Actif circulant</b>		<b>96 995</b>	<b>–</b>	<b>96 995</b>	<b>71 701</b>
Charges constatées d'avance		219	–	219	227
Ecart de conversion actif		6 791	–	6 791	3 782
<b>Total de l'actif</b>		<b>3 810 192</b>	<b>15 403</b>	<b>3 794 789</b>	<b>3 670 268</b>
<b>PASSIF</b>					
Capital social	H.1			220 000	224 229
Primes d'émission	H.2			1 711 796	1 769 895
Réserve légale	H.2			22 422	21 368
Réserve spéciale et autres réserves	H.2			598 797	598 797
Report à nouveau	H.2			539 119	569 757
Résultat de l'exercice	H.2			9 347	14 521
<b>Capitaux propres</b>				<b>3 101 481</b>	<b>3 198 567</b>
Provision pour risques et charges	I			12 052	5 012
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit				3	3 548
Groupe et associés	E.2			640 208	434 521
Fournisseurs et comptes rattachés				9 078	8 457
Dettes fiscales et sociales				2 927	3 166
Autres dettes				112	145
<b>Dettes(*)</b>				<b>652 328</b>	<b>449 837</b>
Ecart de conversion passif				28 928	16 852
<b>Total du passif</b>				<b>3 794 789</b>	<b>3 670 268</b>

\* Part à plus d'un an hors Groupe : néant (2011 : néant).

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

## COMPTE DE RÉSULTAT

EN MILLIERS D'EUROS	Note	2012	2011
<b>Produits d'exploitation</b>			
Production vendue de services	J	14 101	11 908
Transfert de charges		3 207	1 178
<b>Total produits d'exploitation</b>		<b>17 308</b>	<b>13 086</b>
<b>Charges d'exploitation</b>			
Autres achats et charges externes	K	(11 336)	(9 206)
Salaires et charges	L	(3 104)	(2 399)
Impôts et taxes		(424)	(835)
Dotation aux amortissements et provisions		(3 201)	(1 205)
Autres charges		(536)	(530)
<b>Total charges d'exploitation</b>		<b>(18 601)</b>	<b>(14 175)</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>(1 293)</b>	<b>(1 089)</b>
<b>Produits financiers</b>			
Intérêts et produits assimilés	N	35 417	45 007
Reprises sur provisions		816	796
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement		19	60
Gains de change	M	1 030	119
<b>Total produits financiers</b>		<b>37 282</b>	<b>45 982</b>
<b>Charges financières</b>			
Dotations aux amortissements et provisions	O	(18 420)	(4 602)
Intérêts et charges assimilés	N	(7 201)	(23 996)
Pertes de change	M	(648)	(2 462)
<b>Total charges financières</b>		<b>(26 269)</b>	<b>(31 060)</b>
<b>Résultat financier</b>		<b>11 013</b>	<b>14 922</b>
Résultat exceptionnel		(547)	18
Impôt	P	174	670
<b>Résultat de l'exercice</b>		<b>9 347</b>	<b>14 521</b>

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

## NOTES ANNEXES

Groupe Eurotunnel SA, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe Eurotunnel. Ses actions sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris et sur NYSE Euronext Londres. Le terme « Groupe Eurotunnel SA » ou « GET SA » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « Groupe » ou « Groupe Eurotunnel » concerne l'ensemble économique composé de Groupe Eurotunnel SA et de ses filiales.

Les activités du Groupe sont la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, selon les termes de la Concession (expirant en 2086), l'activité de fret ferroviaire, et l'activité maritime.

GET SA assure pour le compte des Concessionnaires les relations avec les actionnaires. Dans ce cadre, GET SA inscrit au compte de résultat les prestations de personnel relatives à ses activités qui lui ont été facturées par les sociétés du Groupe : ESGIE et ESL. GET SA facture à ses filiales sa prestation de relations actionnaires et autres prestations pour compte, qui s'élève en 2012 à 14 millions d'euros, dont 11 millions d'euros aux Concessionnaires.

### A. Événements importants

#### Création de la filiale Euro-TransManche Holding SAS dans le cadre de la nouvelle activité maritime

Groupe Eurotunnel a créé en 2012 la société Euro-TransManche Holding SAS dans le cadre de l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance en liquidation, constitués notamment des navires le *Berlioz*, le *Rodin* et le *Nord Pas-de-Calais*, pour un montant total de 65 millions d'euros. Le transfert de propriété de ces actifs est intervenu le 2 juillet 2012 avec une clause d'inaliénabilité des bateaux pour cinq ans. Les navires sont portés par trois filiales d'Euro-TransManche Holding SAS. L'activité commerciale est exercée par une filiale d'Euro-TransManche Holding SAS, MyFerryLink SAS.

GET SA a financé l'acquisition de ces actifs et la remise en état des navires, et assure le financement de cette nouvelle activité. A ce titre, le prêt intra-groupe entre GET SA et ses filiales Euro-TransManche s'élève à 94 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Au 31 décembre 2012, GET SA a comptabilisé une dépréciation de 15 millions d'euros au titre de ce prêt, correspondant aux pertes relatives à cette activité en 2012.

Le 8 novembre 2012, l'Autorité de la concurrence française a donné son aval à la reprise de certains actifs de SeaFrance par Groupe Eurotunnel sous réserve de certains engagements, notamment sur la séparation des activités commerciales fret maritime et de Navettes, sur une période de cinq ans.

L'autorité de la concurrence britannique, la *Competition Commission*, a été saisie et a fait connaître, le 19 février 2013, la teneur de ses analyses préliminaires. Selon ces dernières, l'entrée du nouvel opérateur MyFerryLink porterait atteinte à la concurrence et la vente des actifs du groupe SeaFrance à un autre opérateur aurait été plus favorable à la concurrence sur le marché transmanche. Le Groupe conteste cette analyse et considère au contraire que l'acquisition des navires de l'ex-SeaFrance, neuf mois après sa liquidation et la fin de son activité, ainsi que la création du nouvel opérateur MyFerryLink, renforcent la concurrence sur le marché transmanche et apportent aux clients, y compris ceux qui ne peuvent passer dans le Tunnel, un choix supplémentaire à l'offre déjà existante. Groupe Eurotunnel continue de travailler avec la *Competition Commission*, qui devrait rendre sa décision en avril 2013, afin de faire reconnaître le bien fondé de sa position.

Les comptes au 31 décembre 2012 n'intègrent pas les impacts financiers éventuels qui pourraient découler d'une issue positive ou négative du processus en cours et que Groupe Eurotunnel n'est pas en mesure d'évaluer.

### B. Principes et méthodes comptables

Les comptes annuels sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur en France. Les éléments inscrits en comptabilité sont évalués selon la méthode des coûts historiques et les comptes sont arrêtés dans la perspective de la continuité de l'exploitation.

#### B.1 Utilisation d'estimations

La préparation des états financiers nécessite de retenir des estimations et des hypothèses qui influencent la valeur des actifs et des passifs du bilan, ainsi que le montant des produits et charges de l'exercice. Le conseil d'administration revoit périodiquement les valorisations et les estimations sur la base de l'expérience et de tout autre élément pertinent utile pour la détermination d'une évaluation raisonnable et appropriée des actifs et passifs présentés au bilan. Les estimations comptables concourant à la préparation des comptes annuels au 31 décembre 2012 ont été réalisées dans un environnement incertain, lié à la crise des finances publiques de certains pays de la zone euro. Cette crise s'accompagne d'une crise économique, qui rend difficile l'appréhension des perspectives économiques.

D'autres conditions et hypothèses pourraient conduire à des estimations significativement différentes. L'utilisation d'estimations concerne principalement l'évaluation des titres de participation et des créances et prêts rattachés.

#### **B.2 Evaluation des immobilisations incorporelles**

Les immobilisations incorporelles sont constituées par un mali technique de fusion (voir note C ci-dessus). Une dépréciation est constituée lorsque la quote-part du mali affectée est inférieure à la valeur recouvrable de ses actifs sous-jacents.

#### **B.3 Evaluation des participations**

GET SA apprécie la valeur d'utilité des titres de participation en fonction de plusieurs critères, tels que l'actif net comptable, l'actif net réévalué, l'actualisation des flux financiers nets de l'endettement ou des évaluations externes. Une dépréciation des éventuels prêts intra-groupe ou une provision pour risques peut être constituée, le cas échéant, lorsque les capitaux propres de la filiale sont négatifs.

#### **B.4 Valeurs mobilières de placement**

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition. Lorsque leur valeur d'inventaire est inférieure à leur coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est constituée du montant de la différence. Les postes « Valeurs mobilières de placement » et « Disponibilités » comprennent les intérêts courus à recevoir.

#### **B.5 Actions propres**

GET SA détient des actions propres acquises dans le cadre d'un programme de rachat d'actions et d'un contrat de liquidité.

Les actions propres affectées explicitement à un plan d'option sur actions sont comptabilisées en valeurs mobilières de placement au prix d'achat.

En l'absence d'une affectation explicite à l'attribution aux salariés ou à la réduction du capital, les actions achetées dans le cadre du programme de rachat d'actions sont comptabilisées au prix d'achat en titres immobilisés.

Les actions acquises dans le cadre du contrat de liquidité, dont l'objectif est l'animation du cours GET SA, sont comptabilisées au prix d'achat en valeurs mobilières de placements, et des plus ou moins values sur les ventes d'actions sont calculées sur une base FIFO.

En fin d'exercice, la valeur d'inventaire des actions propres est calculée sur la base du cours moyen de bourse sur le dernier mois. Une provision est passée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur comptable, à l'exception des actions affectées aux plans de stock options et d'actions gratuites et des actions destinées à être annulées.

#### **B.6 Plan d'option sur actions**

Dans le cadre d'un plan d'options sur actions, GET SA constitue une provision pour risque et charges au titre des stock-options attribuées dès lors qu'il y a une sortie future et probable de ressources pour l'entreprise. En cas d'utilisation d'actions en auto-détention au titre de l'attribution des options, la provision est constituée pour la différence entre le prix d'exercice proposé aux salariés et la valeur nette comptable des actions propres affectées aux options.

#### **B.7 Convention d'intégration fiscale**

La convention d'intégration fiscale prévoit que les charges d'impôts sont comptabilisées dans les comptes des sociétés intégrées, comme en l'absence d'intégration, et que les économies d'impôt réalisées par le Groupe sont comptabilisées chez la société mère et considérées comme un résultat immédiat de l'exercice.

#### **B.8 Provisions**

Des provisions sont constituées lorsqu'il existe une obligation actuelle, juridique ou implicite, résultant d'un événement passé et dont la sortie probable de ressources peut être évaluée de manière fiable.

#### **B.9 Conversion des créances et dettes en libellées en devises étrangères**

Les créances et dettes libellées en devises sont comptabilisées sur la base des cours de change à la date de la transaction. Elles sont ensuite réévaluées au taux en vigueur à la date de clôture.

Les différences de change latentes résultant de cette réévaluation sont constatées en écart de conversion. Une provision pour risques et charges est comptabilisée si la conversion fait apparaître des pertes latentes.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

### C. Immobilisations incorporelles

Le mali de fusion de 116 552 milliers d'euros a été généré en 2009 lors de la fusion par voie d'absorption de TNU SA par GET SA et comptabilisé en mali technique (immobilisations incorporelles).

### D. Participations

Au 31 décembre 2012, la variation des titres de participation s'analyse comme suit :

EN MILLIERS D'EUROS	Valeur brute 31 décembre 2011	Acquisitions/ créations	Valeur brute 31 décembre 2012	Dépréciation	Valeur nette comptable 31 décembre 2012
Channel Tunnel Group Limited (CTG)	1 163 879		1 163 879		1 163 879
Entités Cheritons	33		33		33
Europorte SAS	48 000		48 000		48 000
Euro-TransManche Holding SAS (ETM)	—	1	1	1	—
Eurotunnel Agent Services Limited (EASL)	—		—		—
Eurotunnel Developments Limited (EDL)	—		—		—
Eurotunnel Finance Limited (EFL)	1		1		1
Eurotunnel Services GIE (ESGIE)	1		1		1
France Manche SA (FM)	239 450		239 450		239 450
GET Elec Limited	—		—		—
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel (SIFE)	1 350		1 350		1 350
<b>Total</b>	<b>1 452 714</b>	<b>1</b>	<b>1 452 715</b>	<b>1</b>	<b>1 452 714</b>

Les principales données chiffrées des filiales sont présentées ci-dessous :

EN MILLIERS	Chiffres d'affaires	Capitaux propres				Quote-part du capital détenu (en %)		Valeur comptable des titres (en milliers d'euros)		
		Hors taxes	Autres capitaux propres (hors résultat de l'exercice)	Résultat de l'exercice	Total des capitaux propres	Directement	Indirectement	Brute :	Nette :	Cautions et avals donnés par la société
CTG £	316 170	95 857	209 541	23 429	328 827	100 %	100 %	1 163 879	1 163 879	(*)
Entités Cheritons £	—	4	81	—	85	100 %	100 %	33	33	(*)
EASL £	—	—	68	314	382	100 %	100 %	—	—	(*)
EDL £	—	7 257	(11 639)	(4)	(4 386)	100 %	100 %	—	—	(*)
EFL £	—	1	—	—	1	79 %	100 %	1	1	(*)
GET Elec £	—	—	—	(3)	(3)	100 %	100 %	—	—	(*)
<b>Total en £</b>	<b>316 170</b>	<b>103 119</b>	<b>198 051</b>	<b>23 736</b>	<b>324 906</b>			<b>1 163 913</b>	<b>1 163 913</b>	
Europorte €	5 647	48 000	(5 894)	(18 780)	23 326	100 %	100 %	48 000	48 000	(*)
ETMH €	120	1	—	(16 213)	(16 212)	100 %	100 %	1	—	(*)
ESGIE €	104 250	2	—	—	2	38 %	100 %	1	1	(*)
FM €	387 416	95 857	(24 690)	17 664	88 831	100 %	100 %	239 450	239 450	(*)
SIFE €	—	525	796	3	1 324	100 %	100 %	1 350	1 350	(*)
<b>Total en €</b>	<b>497 433</b>	<b>144 384</b>	<b>(29 788)</b>	<b>(17 326)</b>	<b>97 270</b>			<b>288 802</b>	<b>288 801</b>	

\* Ces informations sont mentionnées en note T ci-dessous.

La valeur d'utilité des titres de participation dans FM et CTG a été appréciée en tenant compte du dernier plan d'affaires de la société au titre de l'activité en Concession.

La valeur d'utilité des titres de participation d'Europorte SAS est appréciée en tenant compte des caractéristiques spécifiques des actifs de chacune de ses filiales :

- pour les filiales françaises, la valeur des actifs est estimée par référence à des transactions récentes et à des études menées par des experts indépendants, et
- pour la filiale britannique, la valeur d'utilité est estimée sur la base du dernier plan d'affaires.

La valeur d'utilité des titres de participation dans ETM Holding est appréciée sur la base de la quote-part des capitaux propres.



## E. Groupe et associés

### E.1 Autres actifs financiers

EN MILLIERS D'EUROS		31 décembre 2012	31 décembre 2011
<b>Autres actifs financiers non courants :</b>			
EOA :			
– CTG	(*)	292 273	285 045
– FM	(*)	1 161 025	1 161 025
<b>Sous-total EOA</b>		<b>1 453 298</b>	<b>1 446 070</b>
« NRS Redemption Premium Debt » (FM)	(*)	100 373	128 044
« NRS Redemption Premium Debt » (CTG)	(*)	144 008	140 699
« NRS Commission Loan » (FM)	(*)	80 200	80 200
Prêts intra-groupe (EASL)		151 787	131 850
Prêts intra-groupe (GET Elec)		1 087	–
Prêts intra-groupe (ETMH)		93 804	–
Prêts intra-groupe (Europorte)		112 287	79 855
<b>Total brut</b>		<b>2 136 844</b>	<b>2 006 718</b>
Dépréciation du prêt intra-groupe ETMH (voir note A ci-dessus)		(15 402)	–
<b>Total net</b>		<b>2 121 442</b>	<b>2 006 718</b>
<b>Autres actifs financiers courants :</b>			
Intérêts courus sur EOA :			
– CTG	(*)	7 046	1 822
– FM	(*)	18 179	7 490
<b>Sous-total intérêts courus sur EOA</b>		<b>25 225</b>	<b>9 312</b>
Intérêts courus sur prêt EASL		208	135
Intérêts courus sur « NRS Commission Loan » (FM)	(*)	2 449	1 323
Intérêts courus sur prêt GET Elec		1	–
Intérêts courus sur prêt Europorte		100	120
<b>Total</b>		<b>27 983</b>	<b>10 890</b>

\* Ces créances (d'un montant total de 1 805 553 milliers d'euros) sont régies par le « Master Intra-Group Debt Agreement », décrit au chapitre 22 du Document de Référence 2012 et ayant notamment pour objet l'harmonisation (i) du régime des comptes courants entre les sociétés du Groupe, (ii) des taux d'intérêt des différentes dettes intra-groupe et (iii) dans la mesure du possible des autres conditions de ces dettes intra-groupe, afin de faciliter la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe et d'appliquer une politique financière unique entre les sociétés du Groupe. Cette convention rentre dans le champ de l'article R. 225-31 du Code de commerce portant sur les conventions et engagements réglementés.

#### Emprunt Obligataire Amendé (EOA)

L'EOA correspond aux anciennes dettes obligataires rachetées par EGP à la suite de la restructuration financière de 2007 grâce à l'émission des ORA. Cette créance a été cédée par EGP à GET SA en 2008 et en 2009 sur la base d'une valorisation d'expert.

L'EOA porte intérêt au taux EONIA + 1 % pour la créance détenue sur FM et au taux LIBOR + 1 % pour la créance détenue sur CTG. L'EOA est subordonné aux remboursements des dettes financières externes du Groupe supportées au niveau de FM et CTG et dont l'extinction contractuelle est prévue en 2050.

#### « NRS Redemption Premium Debt »

Les « NRS Redemption Premium Debt » correspondent à la prime de 40 % payée par EGP lors du remboursement anticipé des ORA 1 en espèces en avril et juillet 2008, et qui étaient dus par FM et CTG à EGP conformément aux termes de l'EOA.

Au cours de 2012, un montant de 27 671 milliers d'euros a été versé à GET SA par FM au titre de remboursements partiels du « NRS Redemption Premium Debts ».

Les « NRS Redemption Premium Debts » portent intérêts au taux EONIA + 1 % pour la créance détenue sur FM et au taux LIBOR + 1 % pour la créance détenue sur CTG.

#### « NRS Commission Loan »

Les « NRS Commission Loans » correspondent à des montants dus par FM au titre de commissions versées par EGP dans le cadre de la restructuration financière de 2007.

Le « NRS Commission Loan » du par FM porte intérêts au taux EONIA + 1 %.

#### Prêt intra-groupe : EASL

Ce prêt, composé d'une tranche en euros, d'un montant de 84,8 millions d'euros, et d'une tranche en livres sterling d'un montant de 66,9 millions d'euros (54,6 millions de livres), a été consenti par GET SA à sa filiale Eurotunnel Agent Services Ltd (EASL) dans le cadre du financement de l'acquisition par le Groupe en 2011 et 2012 d'obligations à taux variable tel que décrit à la note P.2 des comptes consolidés du Groupe.

Ce prêt porte intérêts au même taux et dans les mêmes conditions que les obligations à taux variable acquises par EASL, soit un taux d'EURIBOR + 3,25 % pour la tranche en euros et de LIBOR + 3,25 % pour la tranche en livres sterling (incluant la marge additionnelle de 2 % depuis 28 juin 2012). La maturité finale de ce prêt est en 2050.

#### Prêt intra-groupe : ETMH

Le prêt intra-groupe accordé par GET SA à sa filiale EuroTransmanche Holding SAS, holding des activités maritime du Groupe, a été consenti dans le cadre de l'acquisition de certains actifs du groupe SeaFrance, de la remise en état des navires et afin d'assurer le financement des besoins de trésorerie courante de cette nouvelle activité (voir note A ci-dessus). Au 31 décembre 2012 le prêt s'élève à 93,8 millions d'euros, et a fait l'objet d'une dépréciation à hauteur de 15,4 millions d'euros.

Ce prêt porte intérêt au taux EONIA + 1 %, et est remboursable sur demande par GET SA.

#### Prêts intra-groupe : Europorte

Le prêt intra-groupe accordé par GET SA à sa filiale Europorte SAS, holding des activités de fret ferroviaire du Groupe, est composé de trois éléments :

- Le financement de l'acquisition des titres des filiales d'Europorte SAS. Au 31 décembre 2012 le montant de ce financement était de 28 millions d'euros (31 décembre 2011 : 28 millions d'euros).
- Le financement des projets d'investissement des filiales d'Europorte, et notamment l'acquisition de matériel roulant. Au 31 décembre 2012 le montant de ce financement était de 48 millions d'euros (31 décembre 2011 : 34 millions d'euros).
- Le financement des besoins de trésorerie courante des filiales d'Europorte. Au 31 décembre 2012 le montant de ce financement était de 36 millions d'euros (31 décembre 2011 : 18 millions d'euros).

Ce prêt porte intérêt au taux EONIA + 1 %, et est remboursable sur demande par GET SA ou par Europorte SAS.

### E.2 Dettes Groupe et associés

EN MILLIERS D'EUROS		31 décembre 2012	31 décembre 2011
Dettes au titre du « Funding Loan » (FM)	(*)	197 761	196 272
Dettes au titre du « Funding Loan » (CTG)	(*)	132 951	128 451
Comptes courants :			
– GBRf		976	196
– FM	(*)	308 520	109 602
<b>Total</b>		<b>640 208</b>	<b>434 521</b>

\* Ces dettes (d'un montant total de 639 232 milliers d'euros) sont régies par le « Master Intra-Group Debt Agreement ».

#### Dettes au titre du « Funding Loan »

Ces dettes correspondent à des avances faites par FM et CTG à EGP dans le cadre de la restructuration financière de 2007. Les « Funding Loans » portent intérêts au taux EONIA + 1 % pour la dette envers FM et au taux LIBOR + 1 % pour la dette envers CTG. Le montant inscrit dans les comptes au titre du « Funding Loan » envers FM correspond à la valeur nominale de la dette, soit 195 229 milliers d'euros, majorée des intérêts courus d'un montant de 2 532 milliers d'euros, et le montant inscrit dans les comptes au titre du « Funding Loan » envers CTG correspond à la valeur nominale de la dette soit 130 941 milliers d'euros (106 860 milliers de livres) majorée des intérêts courus d'un montant de 2 010 milliers d'euros.

### E.3 Créances Groupe et associés

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
FM	8 138	6 106
CIFFCO	287	78
Europorte SAS	103	978
CTG	680	247
SIFE	–	3
Europorte Channel	–	–
Europorte France	463	96
Socorail	624	146
Europorte Proximité	46	12
Euroscor	78	–
GBRf	271	93
ETM Holding	120	–
MFL	809	–
ETM	48	–
ETM BE	(34)	–
ETM NPC	251	–
<b>Total</b>	<b>11 884</b>	<b>7 759</b>

Les créances auprès des entités du Groupe correspondent principalement aux facturations de « management fees ».

### F. Actions auto-détenues

Les mouvements relatifs aux actions auto-détenues pendant la période sont les suivants :

	Programme de rachat d'actions	Contrat de liquidité	Total
Au 1 <sup>er</sup> janvier 2012	8 827 660	337 399	<b>9 165 059</b>
Programme de rachat d'actions	7 371 229		<b>7 371 229</b>
Annulation des actions auto-détenues	(10 572 129)		<b>(10 572 129)</b>
Achat / (vente) net au titre du contrat de liquidité		247 601	<b>247 601</b>
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>5 626 760</b>	<b>585 000</b>	<b>6 211 760</b>
<b>Valeur nette comptable au 31 décembre 2012 (en milliers d'euros)</b>	<b>30 684</b>	<b>3 356</b>	<b>34 040</b>

Le 3 décembre 2012, le Groupe a procédé à l'annulation de 10 572 129 actions auto-détenues. Cette opération s'est traduite par :

- une diminution du capital social de 4 229 milliers d'euros,
- une diminution des primes d'émission de 57 999 milliers d'euros, et
- une augmentation de réserves consolidées de 62 228 milliers d'euros.

Les actions propres détenues dans le cadre du programme de rachat d'actions renouvelé par l'assemblée générale des actionnaires et mis en œuvre par décision du conseil d'administration le 26 avril 2012 sont affectées à l'effet, notamment, de couvrir des plans d'options d'achat d'actions et d'attributions d'actions gratuites, dont la mise en place a été approuvée par les assemblées générales des actionnaires de 2010, 2011 et 2012.

### G. Valeurs mobilières de placement et disponibilités

Ce poste correspond principalement à des placements à court terme en certificats et comptes de dépôt et en fonds et Sicav monétaires.

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Actions propres (voir note F ci-dessus)	34 040	31 796
Titres et valeurs en livres sterling	5	1 261
Titres et valeurs en euros	7 805	7 691
<b>Sous total</b>	<b>41 850</b>	<b>40 748</b>
Comptes courants bancaires et caisses	6 237	2 202
<b>Total</b>	<b>48 087</b>	<b>42 950</b>

Au 31 décembre 2012, GET SA détenait 585 000 de ses propres actions rachetées par Oddo et Cie dans le cadre d'un contrat de liquidité. Au 31 décembre 2012, la valeur de ces actions s'établissait à 3 375 450 euros (31 décembre 2011 : 1 768 260 euros) à comparer à 3 355 950 euros (31 décembre 2011 : 1 804 806 euros) de coût d'acquisition.

### H. Capitaux propres

#### H.1 Capital social

EN MILLIERS D'EUROS		
Actions de fidélités sur l'augmentation de capital 2008	2 396 905 actions ordinaires de 0,40 €	959
Annulation des actions auto-détenues	8 500 000 actions ordinaires de 0,40 €	(3 400)
Conversion des Bons 2007	32 464 042 actions ordinaires de 0,40 €	12 986
<b>Au 31 décembre 2011</b>	<b>560 572 129 actions ordinaires de 0,40 €</b>	<b>224 229</b>
Annulation des actions auto-détenues	10 572 129 actions ordinaires de 0,40 €	(4 229)
<b>Au 31 décembre 2012</b>	<b>550 000 000 actions ordinaires de 0,40 €</b>	<b>220 000</b>

Au 31 décembre 2012, le capital social de GET SA est de 220 000 000,00 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires GET SA de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées.

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

### H.2 Variation des capitaux propres

EN MILLIERS D'EUROS	Capital social	Primes d'émission	Réserve légale	Réserve spéciale	Réserve remboursement ORA	Réserve spéciale et autres réserves	Report à nouveau	Résultat de l'exercice	Total
Solde 1 <sup>er</sup> janvier 2011	213 684	1 812 316	3 633	989	598 797	599 786	37 165	571 264	<b>3 237 848</b>
Affectation du résultat			17 735				532 160	(549 895)	-
Païement de dividende <sup>(*)</sup>							431	(21 369)	<b>(20 938)</b>
Frais d'augmentation de capital		(1 232)							<b>(1 232)</b>
Attribution des actions de fidélité sur l'augmentation de capital 2008 et ajustement de la réserve spéciale	959	30		(989)		(989)			-
Rémunération complémentaire conditionnelle sur les TSRA		(404)							<b>(404)</b>
Annulation des actions auto-détenues	(3 400)	(40 811)							<b>(44 211)</b>
Conversion des Bons 2007	12 986	(4)							<b>12 982</b>
Résultat de l'exercice								14 521	<b>14 521</b>
<b>Solde 31 décembre 2011</b>	<b>224 229</b>	<b>1 769 895</b>	<b>21 368</b>	-	598 797	<b>598 797</b>	<b>569 757</b>	<b>14 521</b>	<b>3 198 567</b>
Affectation du résultat			1 054					(1 054)	-
Païement de dividende							(30 638)	(13 467)	<b>(44 105)</b>
Frais d'augmentation de capital		(100)							<b>(100)</b>
Annulation des actions auto-détenues (note F)	(4 229)	(57 999)							<b>(62 228)</b>
Résultat de l'exercice								9 347	<b>9 347</b>
<b>Solde 31 décembre 2012</b>	<b>220 000</b>	<b>1 711 796</b>	<b>22 422</b>	-	598 797	<b>598 797</b>	<b>539 119</b>	<b>9 347</b>	<b>3 101 481</b>

### H.3 Options d'achat et de souscription d'actions aux employés

#### i. Stock options

#### Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de la société GET SA et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit mois à compter de la date de ladite assemblée générale. Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'actions supérieur à 3 900 000 actions d'une valeur nominale de 0,40 € chacune. Le conseil d'administration a affecté 3 900 000 actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options. En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration a approuvé trois attributions d'options sur actions le 16 juillet 2010, le 21 juillet 2011 et le 20 juillet 2012.

#### Caractéristiques et conditions des plans d'options sur actions

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur actions sont les suivantes :

Date d'attribution / principal personnel concerné	Nombres d'options attribuées	Conditions d'acquisition des droits	Durée d'acquisition des droits
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 16 juillet 2010	1 164 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Les conditions de performance et de marché ont été atteintes.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 21 juillet 2011	1 430 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2011 et en 2012 à un plancher déterminé).  Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SA supérieure à la performance de l'indice SBF120.	4 ans
Options attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs le 20 juillet 2012	1 405 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options.  Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 et en 2013 à un plancher déterminé).  Condition de marché : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance du cours de l'action de GET SA supérieure à la performance de l'indice SBF120.	4 ans

#### Informations sur les plans d'options sur actions et sur les droits de remplacement

Le nombre et le prix d'exercice moyen pondéré des options sur actions sont les suivants :

	2012		2011	
	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 <sup>er</sup> janvier	7,04	2 506 000	6,42	1 112 000
Attribuées durant l'exercice	6,33	1 405 000	7,52	1 430 000
Renoncées durant l'exercice	6,42	(17 000)	6,73	(36 000)
Exercées durant l'exercice	—	—	—	—
Déchues durant l'exercice	7,52	(355 000)	—	—
<b>En circulation au 31 décembre</b>	<b>6,72</b>	<b>3 539 000</b>	<b>7,04</b>	<b>2 506 000</b>
<b>Exercable au 31 décembre</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>

## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

Les 355 000 options ont été déchues en 2012 car l'une des conditions de marché du plan 2011 n'a pas été atteinte.

Sur les 3 539 000 options en circulation au 31 décembre 2012 :

- 1 069 000 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 6,42 € entre juillet 2014 et juillet 2020,
- 355 000 seront exerçables sous réserve des conditions de présence à un prix de 7,52 € entre juillet 2015 et juillet 2021,
- 710 000 seront exerçables à un prix de 7,52 € entre juillet 2015 et juillet 2021 sous réserve des conditions de performance et de présence, et
- 1 405 000 seront exerçables à un prix de 6,33 € entre juillet 2016 et juillet 2022 sous réserve des conditions de performance et de présence.

### ii. Attribution gratuite des actions

Suite à l'approbation par l'assemblée générale des actionnaires le 28 avril 2011 d'un plan d'attribution gratuite d'actions existantes, le conseil d'administration de GET SA a procédé le 26 avril 2012 à une seconde attribution d'un total de 1 102 360 actions ordinaires GET SA au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié de GET SA et des sociétés ou groupements qui lui sont liés (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SA) à raison de 310 actions par salarié. L'acquisition définitive de ces actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de 4 ans.

Nombre d'actions	2012	2011
En circulation au 1 <sup>er</sup> janvier	644 400	–
Attribuées durant l'exercice	1 102 360	660 400
Renoncées durant l'exercice	(46 290)	(16 000)
Exercées durant l'exercice	–	–
Expirées durant l'exercice	–	–
<b>En circulation au 31 décembre</b>	<b>1 700 470</b>	<b>644 400</b>
<b>Exerçable au 31 décembre</b>	<b>–</b>	<b>–</b>

Dans les comptes sociaux de GET SA cette attribution s'est traduite par :

- une provision pour risques et charges d'un montant de 4 352 milliers d'euros correspondant au coût supporté par GET SA (2011 : 1 178 milliers d'euros), et
- un transfert de charge d'un montant de 3 171 milliers d'euros correspondant à la refacturation des coûts relatifs aux salariés des filiales du Groupe (2011 : 1 177 milliers d'euros).

### I. Provisions pour risques et charges

EN MILLIERS D'EUROS	1 <sup>er</sup> janvier 2012	Dotations*	Reprises non-utilisées	Reprises	31 décembre 2012
Provision pour perte de change	3 782	3 009			6 791
Provision au titre des stock options et actions gratuites	1 178	3 174			4 352
Autres	52	857			909
<b>Total</b>	<b>5 012</b>	<b>7 040</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>12 052</b>

### J. Production vendue de services

Ce poste comprend le produit des prestations de services facturées aux Concessionnaires (FM et CTG), aux entités de fret ferroviaire par l'intermédiaire de la holding Europorte et aux entités maritimes nouvellement créées.

### K. Autres achats et charges externes

Ce poste comprend des dépenses engagées pour le compte des filiales incluant les Concessionnaires.

Les honoraires des commissaires aux comptes et auditeurs au titre des exercices 2012 et 2011 sont présentés à la note CC des comptes consolidés du Groupe.

#### L. Effectifs

L'effectif moyen de la société pour l'exercice était de 10 salariés (6 salariés en 2011).

L'effectif de la société au 31 décembre 2012 était de 10 salariés (6 salariés au 31 décembre 2011).

#### M. Gains et pertes de change

Ce poste comprend en 2012 les gains et pertes de change réalisés sur des dettes et créances intra-groupe.

#### N. Intérêts, produits et charges assimilés

EN MILLIERS D'EUROS		2012	2011
<b>Intérêts et produits assimilés</b>			
Intérêts dus par CTG sur l'EOA	(*)	7 056	6 996
Intérêts dus par FM sur l'EOA	(*)	18 179	29 531
Intérêts dus par EASL		5 880	781
Intérêts dus par FM sur « NRS Commission Loan » et « NRS Redemption Premium Loan »	(*)	2 449	6 115
Intérêts dus par Europorte sur prêts intra-groupe		1 314	1 086
Intérêts dus par EFL sur le « NRS Commission Loan »	(*)	—	495
Intérêts dus par GET Elec		7	—
Intérêts dus par ETM		427	—
Intérêts bancaires		105	3
<b>Total</b>		<b>35 417</b>	<b>45 007</b>
<b>Intérêts et charges assimilés</b>			
Rémunération complémentaire sur TSRA versée en actions propres		—	15 701
Intérêts dus à FM au titre du « Funding Loan »	(*)	2 532	4 113
Intérêts dus à CTG au titre du « Funding Loan »	(*)	2 015	1 941
Intérêts dus sur comptes courants intra-groupes	(*)	2 654	2 235
Intérêts dus sur comptes courants intra-groupes		—	6
<b>Total</b>		<b>7 201</b>	<b>23 996</b>

\* Ces montants d'un total de 20 483 milliers d'euros (reçu 27 684 milliers d'euros, versé 7 201 milliers d'euros) sont régis par le « Master Intra-Group Debt Agreement ».

#### O. Dotations aux amortissements et provisions financiers

EN MILLIERS D'EUROS	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Dotation dépréciation des titres de participation et créances rattachés	15 403	—
Provision pour perte de change	3 009	3 782
Dotation provisions sur actions propres	—	816
Autre	8	4
<b>Total</b>	<b>18 420</b>	<b>4 602</b>

#### P. Résultat et situation fiscale

GET SA est la société mère intégrante du groupe d'intégration fiscale qu'elle forme avec toutes les filiales françaises du Groupe. Les nouvelles entités créées en 2012 seront intégrées dans le groupe d'intégration fiscale à compter de 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Au 31 décembre 2012, les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables du groupe s'élèvent à 2 903 millions d'euros (31 décembre 2011 : 2 870 millions d'euros), réparties entre :

- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de 899 millions d'euros générées par le groupe d'intégration fiscale GET SA depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 et imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe (31 décembre 2011 : 880 millions d'euros) ;



## 20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de l'ancien groupe intégré TNU SA d'un montant de 1 987 millions d'euros (31 décembre 2011 : 1 988 millions d'euros). Ces déficits restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS et Europorte SAS ;
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'un montant de 2 millions d'euros imputables uniquement sur les bénéfices d'Europorte France (31 décembre 2011 : 2 millions d'euros) ; et
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'un montant de 15 millions d'euros imputables uniquement sur les bénéfices de MyFerryLink SAS.

L'article 15 de la loi de finances 2013 relative à la limitation de la déductibilité des charges financières ne s'applique pas à la filiale FM compte tenu de l'exclusion de son champ d'application aux biens acquis dans le cadre d'un contrat de concession.

Le résultat fiscal de GET SA, hors intégration, est un profit de 37 millions d'euros (31 décembre 2011 : profit de 7 millions d'euros). Le poste « Impôt » sur le compte de résultat en 2012 est composée d'un produit net lié à l'intégration fiscale d'un montant de 221 milliers d'euros, d'un produit de 58 milliers d'euros pour crédit impôt recherche et d'un ajustement à la baisse de l'évaluation du crédit impôt recherche 2011 de 91 milliers d'euros.

### Q. Résultat par action et effet de la dilution

	2012	2011
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
– d'actions ordinaires émises	559 792 218	535 886 473
– d'actions propres	(11 066 246)	(6 531 074)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)</b>	<b>548 725 972</b>	<b>529 355 399</b>
– effet des options de souscriptions i	–	54 658
– effet des actions gratuites ii	1 375 858	651 698
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles (B)</b>	<b>1 375 858</b>	<b>706 356</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)</b>	<b>550 101 830</b>	<b>530 061 755</b>
Profit net (en milliers d'euros) (C)	9 347	14 521
<b>Profit net par action (en euros) (C/A)</b>	<b>0,02</b>	<b>0,03</b>
<b>Profit net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))</b>	<b>0,02</b>	<b>0,03</b>

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l'hypothèse d'exercice maximal des options de souscription attribuées et toujours en circulation au 31 décembre 2012 (lorsque le cours moyen de l'action pendant la période excède le prix d'exercice des options). L'exercice de ces options reste conditionné à l'atteinte des objectifs décrits à la note H.3i ci-dessus ; et
- (ii) l'hypothèse d'acquisition maximale des actions gratuites attribuées aux salariés (voir note H.3ii ci-dessus).

### R. Dirigeants sociaux

Le détail des rémunérations des dirigeants sociaux est présenté au chapitre 15 du Document de Référence 2012.

### S. Actions détenues par les administrateurs

Les actions détenues par les administrateurs sont décrites au chapitre 14 du Document de Référence 2012.

### T. Engagements et passifs éventuels

GET SA, FM, CTG, Eurotunnel SE, EFL, ESGIE, ESL et EurotunnelPlus Limited garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, au titre de l'Emprunt à Long Terme. A ce titre, ces sociétés ont consenti les sûretés décrites en note U des comptes consolidés de GET SA.

## U. Parties liées

### U.1 Filiales de Groupe Eurotunnel

Les principales transactions réalisées avec les parties liées (les autres sociétés du Groupe Eurotunnel), ainsi que les créances et les dettes vis-à-vis de ces dernières sont les suivantes :

Bilan (en milliers d'euros)	Note	31 décembre 2012	31 décembre 2011
Autres actifs financiers non courants	E.1	2 136 844	2 006 717
Créances groupes et associés	E.3	11 884	7 758
Autres actifs financiers courants	E.1	27 983	10 890
<b>Actifs</b>		<b>2 176 711</b>	<b>2 025 365</b>
Groupes et associés	E.2	640 208	434 521
<b>Dettes et fournisseurs</b>		<b>640 208</b>	<b>434 521</b>

Compte de résultat (en milliers d'euros)	2012	2011
FM	11 472	9 040
Europorte SAS	2 458	2 567
ETM	120	–
Socorail	–	175
CIFFCO	7	52
<b>Ventes</b>	<b>14 057</b>	<b>11 834</b>
Eurotunnel Services GIE	741	796
Eurotunnel Services Ltd	407	461
GBRf	822	196
Europorte Channel	38	–
<b>Achats</b>	<b>2 008</b>	<b>1 453</b>
FM	5 186	6 348
CTG	2 015	1 941
<b>Charges financières</b>	<b>7 201</b>	<b>8 289</b>
FM	20 628	35 646
CTG	7 056	6 996
Eurotunnel Finance Limited	–	495
ETM	427	–
GET Elec	7	–
Europorte SAS	1 314	1 086
Eurotunnel Agent Services Ltd	5 880	781
<b>Produits financiers</b>	<b>35 312</b>	<b>45 004</b>
Cession des titres d'Europorte Services	–	1 320
<b>Produits exceptionnels</b>	<b>–</b>	<b>1 320</b>
Valeur nette comptable des titres d'Europorte Services	–	1 000
<b>Charges exceptionnelles</b>	<b>–</b>	<b>1 000</b>

### U.2 Rémunération des organes d'administration et de direction

Le montant des rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants est présenté au chapitre 15 du Document de Référence 2012.

## V. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

La *Competition Commission* a publié le 19 février 2013 ses analyses préliminaires sur l'acquisition de certains actifs de SeaFrance (voir note A ci-dessus).

## 20.4. VÉRIFICATION DES INFORMATIONS FINANCIÈRES HISTORIQUES ANNUELLES

Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux et consolidés de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2012 figurent en section 20.3 du présent Document de Référence. Les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux et consolidés de GET SA pour les exercices clos le 31 décembre 2011 et le 31 décembre 2010 (figurant en section 20.3 du Document de Référence 2011 et du Document de Référence 2010 respectivement), sont quant à eux inclus par référence au sein du présent Document de Référence, en application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne.

## 20.5. DATE DES DERNIÈRES INFORMATIONS FINANCIÈRES

Le dernier exercice pour lequel les informations financières ont été vérifiées est l'exercice clos le 31 décembre 2012.

## 20.6. INFORMATIONS FINANCIÈRES INTERMÉDIAIRES ET AUTRES

Néant.

## 20.7. POLITIQUE DE DISTRIBUTION DES DIVIDENDES

GET SA entend poursuivre, tout en la renforçant, sa politique de distribution. Le 15 mai 2013, GET SA soumettra au vote de ses actionnaires une distribution de dividendes de 0,12 euro par action ordinaire d'une valeur nominale de 0,40 euro composant le capital social et ayant droit à ce dividende. Il sera proposé à l'assemblée générale, de décider, d'affecter en totalité le bénéfice de l'exercice à la distribution de dividendes. Si l'assemblée générale le décide, il sera opéré une distribution de dividendes à concurrence d'un maximum de 66 000 000 euros, soit pour chacune des 550 000 000 actions composant le capital social, ayant droit à dividende (hors auto-détention), un dividende de 0,12 euro :

---

Bénéfice net de l'exercice	9 347 627,85 euros
Report à nouveau bénéficiaire	539 117 926,52 euros
Dividendes	66 000 000 euros
Solde du report à nouveau	482 465 554,38 euros

---

La politique de distribution des dividendes est définie par le conseil d'administration ; elle prend en compte les besoins d'investissements du Groupe, le contexte économique et tout autre facteur jugé pertinent.

Le Groupe se fixe comme objectif une politique de distribution annuelle de dividendes des deux tiers de son Free Cash Flow, à l'horizon 2015, sur la base d'une hypothèse d'EBITDA de 500 millions d'euros contre un taux de distribution de 50 % cette année.

Cet objectif ne constitue cependant en aucun cas un engagement du Groupe ; les dividendes futurs dépendront notamment des résultats et de la situation financière du Groupe.

## 20.8. PROCÉDURES JUDICIAIRES ET D'ARBITRAGE

### 20.8.1 PROCÉDURES LIÉES À LA PROCÉDURE DE SAUVEGARDE

---

#### a) Procédure liée à l'ouverture de la Procédure de Sauvegarde

Les jugements du 2 août 2006 par lesquels le Tribunal de commerce de Paris a ouvert des procédures de sauvegarde au bénéfice des sociétés TNU PLC ; Eurotunnel Service Ltd ; Eurotunnel Plus Ltd ; Eurotunnel Finance Limited ; et CTG, ont fait l'objet d'une tierce opposition émanant des sociétés Elliot International LP, The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park SARL, M.D. Sass Re/Enterprise Partners LP et M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III, LP.

Ces tierces oppositions ont été rejetées par cinq jugements du Tribunal de commerce de Paris en date du 15 janvier 2007.

L'appel formulé par les sociétés Elliot International LP, The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park SARL, M.D. Sass Re/Enterprise Partners LP et M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III, LP a été rejeté par cinq arrêts de la Cour d'appel de Paris en date du 29 novembre 2007, arrêts qui ont été cassés en ce qu'ils avaient déclaré la tierce opposition irrecevable, alors que s'agissant de créanciers étrangers de sociétés étrangères ils avaient, aux termes de la Convention Européenne des droits de l'Homme, droit à discuter devant le Juge, le problème de compétence des tribunaux français.

La Cour de cassation a renvoyé cette affaire devant la Cour d'Appel de Paris qui a confirmé les jugements des 2 août 2006 et du 15 janvier 2007 et a condamné les sociétés Elliott a payer la somme de 50 000 euros au titre de l'article 700 du code de procédure civile.

#### b) Procédures liées au déroulement de la Procédure de Sauvegarde

- i) Par décision en date du 16 novembre 2006, le Juge-Commissaire a constaté qu'il n'existait pas de masse obligataire pour ces obligations et a autorisé les administrateurs judiciaires nommés par le tribunal dans le cadre de la Procédure de Sauvegarde de FM et EFL à convoquer les obligataires de FM et EFL « conformément à la loi ».

Les sociétés Elliott International LP, The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park, M.D. Sass Re/Enterprise Partners L.P., M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III L.P. ont fait opposition à cette ordonnance en soutenant qu'aux termes des contrats d'émission, seul Law Debenture Trustees Limited aurait compétence pour convoquer les assemblées d'obligataires.

Cette affaire a été appelée et plaidée devant le Tribunal de commerce de Paris (Chambre du Conseil) le 27 avril 2007.

Par jugement en date du 29 mai 2007, le Tribunal de commerce de Paris a débouté les demandeurs ; ils ont renoncé à l'appel dudit jugement qui, de ce chef, est devenu définitif.

- ii) Les sociétés Elliott International LP, The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park, M.D. Sass Re/Enterprise Partners L.P., M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III L.P. ont saisi le 7 décembre 2006 le Juge-Commissaire de FM et EFL d'une demande tendant à voir annulée la convocation faite par les administrateurs judiciaires de l'assemblée générale des titulaires d'obligations de chacune des deux sociétés du 14 décembre 2006.

Cette demande d'annulation était notamment fondée sur le fait que les administrateurs judiciaires auraient convoqué une seule assemblée pour chacune des sociétés émettrices et non six assemblées.

Cette affaire a été appelée et plaidée devant le Juge-Commissaire le 12 février 2007.

Par ordonnance du 22 février 2007, le Juge-Commissaire a sursis à statuer jusqu'à solution de l'instance décrite au paragraphe i ci-dessus ; compte tenu de la renonciation mentionnée au (i) ci-dessus, cette affaire venue devant le juge commissaire a été renvoyée devant le tribunal à une audience du 17 mars 2011 ; le tribunal a, par jugement du 26 septembre 2011, constaté la péremption de l'instance.

- iii) Par assignation en date du 12 janvier 2007, les sociétés Elliott International LP, The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park, M.D. Sass Re/Enterprise Partners L.P., M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III L.P. ont saisi le Tribunal de commerce de Paris d'une demande tendant à voir déclarées nulles et de nul effet les assemblées des obligataires de FM et EFL qui ont approuvé le projet de plan de sauvegarde pour ce qui concerne le traitement de la dette obligataire des deux sociétés émettrices.

Ils soutiennent en effet que la nullité des assemblées serait encourue d'une part parce que les administrateurs judiciaires n'auraient pas eu le pouvoir de les convoquer et alors d'autre part qu'elles se sont tenues sur le fondement d'une assemblée

unique par société émettrice et selon des règles de quorum et de majorité contraires aux documents régissant les obligations émises par FM et EFL.

Cette affaire a été appelée pour une première audience de procédure le 3 avril 2007 devant la 7<sup>ème</sup> Chambre du Tribunal de commerce de Paris. Par jugement du 26 septembre 2011, le tribunal a constaté la péremption de l'instance.

**c) Jugements arrêtant le plan de sauvegarde**

Les jugements du Tribunal de commerce de Paris en date du 15 janvier 2007 arrêtant le plan de sauvegarde ont fait l'objet d'une tierce opposition émanant de Elliott International L.P., The Liverpool Limited Partnership, Tompkins Square Park, M.D. Sass Re/Entreprise Partners L.P., M.D. Sass Corporate Resurgence Partners III L.P. (les « Tiers Opposants ») fondée sur les modalités de convocation et de tenue des assemblées des obligataires dans le cadre de la Procédure de Sauvegarde.

Les Tiers Opposants étaient titulaires d'obligations à taux révisable émises le 15 mai 2006 conformément aux dispositions d'un « *Resettable Bond Constituting Trust Deed* » et d'obligations de stabilisation émises par FM en juillet 2002, décembre 2003, janvier 2004 et mai 2006 conformément aux dispositions d'un « *Stabilisation Note Constituting Trust Deed* » en date du 7 avril 1998.

Conformément à l'article L. 626-33 du Code de commerce, les administrateurs judiciaires ont convoqué, pour chacune des sociétés émettrices (FM et EFL), une seule assemblée d'obligataires dans laquelle ont été réunis les titulaires d'obligations de stabilisation, d'obligations à taux révisable et d'obligations participantes émises par FM et EFL le 7 avril 1998 conformément aux dispositions d'un « *Participating Loan Note Constituting Trust Deed* ».

Les deux assemblées convoquées par les administrateurs judiciaires ont approuvé le projet de plan de sauvegarde le 14 décembre 2006, à une majorité de plus de la moitié en nombre des obligataires représentant plus des deux tiers en valeur nominale des obligations.

Les Tiers Opposants soutiennent dans le cadre de leur tierce opposition :

- qu'ils ont été convoqués par un organe incompétent ; et
- qu'ils ont été réunis en une seule assemblée générale pour FM et EFL alors que, conformément aux contrats d'émission des obligations, FM et EFL auraient dû chacune réunir une assemblée d'obligataires par émission, c'est-à-dire trois assemblées d'obligataires par société.

Le non-respect des contrats d'émission des obligations entraînerait selon les Tiers Opposants la nullité de la délibération des obligataires prévue par l'article L. 626-32 du Code de commerce, ce qui équivaldrait, selon les Tiers Opposants, à une absence de délibération des obligataires, entraînant la nullité des jugements du 15 janvier 2007 arrêtant les éléments du plan de sauvegarde spécifiques à FM et à EFL.

Les Tiers Opposants soutiennent en outre que les jugements du Tribunal de commerce du 15 janvier 2007 seraient nuls en ce qu'ils ont ordonné la cession forcée des obligations qu'ils détiennent alors même que l'article L. 626-32 du Code de commerce n'autoriserait « *qu'un abandon total ou partiel des créances obligataires* ».

Cette procédure de tierce opposition s'inscrit dans la continuité de la précédente saisine du Tribunal de commerce de Paris par les mêmes demandeurs afin de voir annuler, pour les mêmes raisons, les assemblées générales d'Obligataires de FM et d'EFL qui se sont tenues le 14 décembre 2006.

Cette instance a été appelée et plaidée le 18 juin 2007. Par jugement en date du 22 octobre 2007, le Tribunal de commerce de Paris a sursis à statuer jusqu'à solution des instances décrites au paragraphe 20.7.1(a) du présent Document de Référence. En l'état, ce sursis à statuer demeure, puisqu'aucune décision n'est encore intervenue sur la tierce opposition aux jugements ouvrant les procédures de sauvegarde. Bien que la cause du sursis à statuer ait cessé, Elliott n'a pas fait sortir cette affaire du rôle des sursis.

**d) Sur le fond**

Les conditions de convocation et de tenue des assemblées générales d'obligataires d'EFL et FM ont été établies par les administrateurs judiciaires qui ont considéré qu'en l'absence de masse, les dispositions formelles de l'article L 626-3 du Code de commerce les obligeaient à procéder eux-mêmes à cette convocation.

Par ailleurs, tout en précisant que les administrateurs judiciaires doivent convoquer ces assemblées, l'article L 626-3 du Code de commerce ne prévoit aucune condition particulière de quorum et de majorité pour la validité de la délibération et la question se posait donc de savoir si devait être appliquée la loi régissant le contrat d'émission ou la loi française.

Les administrateurs judiciaires ont considéré, après avis, qu'il y avait lieu d'appliquer les dispositions de l'article 626-30 du Code de commerce.

Au vu des éléments de fait et de l'analyse juridique conduite par Groupe Eurotunnel sur le fondement des textes applicables, des décisions judiciaires et des modifications des dispositions de la loi de sauvegarde, Groupe Eurotunnel estime disposer d'arguments sérieux pour faire en sorte que les actions susvisées ne prospèrent pas.

#### 20.8.2 IMPACT SUR LA SITUATION FINANCIÈRE ET LA RENTABILITÉ DE GROUPE EUROTUNNEL

—

A sa connaissance, et sous réserve des paragraphes qui précèdent et de la procédure en cours devant les autorités de la concurrence britannique et visée en section 4.6 du présent Document de Référence, au cours des douze derniers mois, GET SA et ses filiales n'ont été impliqués dans aucune procédure judiciaire, arbitrale ou gouvernementale, en cours ou en suspens, qui pourrait avoir ou a eu des effets significatifs négatifs sur sa situation financière ou sa rentabilité.

Au 31 décembre 2012, le Groupe n'a pas de provisions significatives pour litiges.

## 20.9. CHANGEMENT SIGNIFICATIF DE LA SITUATION FINANCIERE OU COMMERCIALE

Il est renvoyé à la note A de l'annexe aux comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

## 20.10. TABLEAU DES RÉSULTATS DE LA SOCIÉTÉ GET SA AU COURS DES CINQ DERNIERS EXERCICES

	2012	2011	2010	2009	2008
<b>Capital en fin d'exercice</b>					
Capital social	220 000 000	224 228 852	213 684 473	190 825 292	75 936 766
Nombre d'Actions ordinaires existantes	550 000 000	560 572 129	534 211 182	477 063 229	189 841 915
Nombre d'actions de préférence existantes	–	–	–	1	1
Nombre maximal d'Actions ordinaires GET SA futures à créer sur exercice des droits des titulaires de valeurs mobilières donnant accès au capital de GET SA <sup>(*)</sup>	1 375 858	706 356	41 993 893	99 016 039	409 653 217
<b>Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)</b>					
Chiffre d'affaires hors taxes	14 101	11 908	11 222	11 626	12 340
Masse salariale	2 051	1 644	1 139	424	236
Montant des avantages sociaux	1 053	755	522	174	99
Nombre de salariés	10	6	5	1	1
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	30 800	18 862	570 037	24 447	61 566
Impôts sur les bénéfices	188	670	497	3	–
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	9 347	14 521	571 264	24 450	41 863
Résultat distribué	(**):66 000	44 105	21 368	19 231	7 594
<b>Résultat par action (en euros)</b>					
Résultat après impôts, participation des salariés et avant dotations aux amortissements et provisions	0,02	0,03	1,07	0,05	0,32
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	0,02	0,03	1,07	0,05	0,22
Dividende attribué à chaque action	0,12	0,08	0,04	0,04	0,04

\* Pour le détail, voir la note Q des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

\*\* Sous réserve de l'approbation par l'assemblée générale ordinaire du 15 mai 2013 de l'affectation du résultat 2012.

## 20.11. HONORAIRES DES COMMISSAIRES AUX COMPTES

EN MILLIERS D'EUROS	KPMG				Mazars			
	Montant (HT)		%		Montant (HT)		%	
	2012	2011	2012	2011	2012	2011	2012	2011
<b>Audit</b>								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :								
Emetteur	352	371	39 %	39 %	210	240	27 %	27 %
Filiales intégrées globalement	515	459	57 %	48 %	527	523	67 %	59 %
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :								
Emetteur	39	130	4 %	13 %	39	130	5 %	14 %
Filiales intégrées globalement	–	–	–	–	–	–	–	–
<b>Sous-total</b>	<b>906</b>	<b>960</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>776</b>	<b>893</b>	<b>99 %</b>	<b>100 %</b>
Autres prestations rendues par les réseaux aux filiales intégrées globalement :								
Juridique, fiscal, social	–	–	–	–	5	–	1 %	–
Autres	–	–	–	–	–	–	–	–
<b>Total</b>	<b>906</b>	<b>960</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>	<b>781</b>	<b>893</b>	<b>100 %</b>	<b>100 %</b>



# 21. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

21.1.	CAPITAL SOCIAL	213
21.1.1	Montant du capital social (article 6 des statuts de GET SA)	213
21.1.2	Forme et transmission des actions (articles 9 et 10 des statuts de GET SA)	213
21.1.3	Titres non représentatifs du capital social	213
21.1.4	Actions détenues par GET SA ou ses filiales	213
21.1.5	Valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription	213
21.1.6	Capital autorisé non émis, engagements d'augmentation de capital	213
21.1.7	Historique du capital des trois dernières années	217
21.1.8	Acquisition par GET SA de ses propres actions	219
21.2.	ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS	220
21.2.1	Objet social (article 2 des statuts de GET SA)	220
21.2.2	Membres du conseil d'administration et organes de direction	220
21.2.3	Droits et obligations attachés aux actions (article 11 des statuts de GET SA)	221
21.2.4	Affectation des bénéfices (article 31 des statuts de GET SA)	221
21.2.5	Modifications des droits des actionnaires	221
21.2.6	Clauses susceptibles d'avoir une incidence sur le contrôle de GET SA	223
21.2.7	Identification des actionnaires (article 14 des statuts de GET SA)	223
21.2.8	Franchissement de seuils	223
21.2.9	Modification du capital social	223
21.3.	AVANTAGES TARIFAIRES	223

## 21.1. CAPITAL SOCIAL

### 21.1.1 MONTANT DU CAPITAL SOCIAL (ARTICLE 6 DES STATUTS DE GET SA)

—

Au 31 décembre 2012, le capital social de GET SA était de 220 000 000 euros, divisé en 550 000 000 Actions d'une valeur nominale de 0,40 euro chacune, entièrement libérées.

A la date du présent Document de Référence, le capital social de GET SA s'élève à 220 000 000 euros divisé en 550 000 000 actions ordinaires de 0,40 euro de valeur nominale chacune entièrement libérée.

Le capital social peut être augmenté ou réduit par une décision collective des actionnaires dans les conditions prévues par la loi et les statuts de GET SA.

A la date du présent Document de Référence, GET SA n'a pas connaissance de nantissement sur une part significative de son capital.

### 21.1.2 FORME ET TRANSMISSION DES ACTIONS (ARTICLES 9 ET 10 DES STATUTS DE GET SA)

—

Les Actions sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires contraires.

Les Actions sont librement négociables. Elles font l'objet d'une inscription en compte et se transmettent par virement de compte à compte, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires.

### 21.1.3 TITRES NON REPRÉSENTATIFS DU CAPITAL SOCIAL

—

A la date du présent Document de Référence, il n'existe aucun titre non représentatif du capital.

### 21.1.4 ACTIONS DÉTENUES PAR GET SA OU SES FILIALES

—

A la date du présent Document de Référence, à l'exception des Actions acquises par GET SA selon les modalités décrites au paragraphe 21.1.8 ci-après, ni GET SA, ni ses filiales ne détiennent d'Actions.

### 21.1.5 VALEURS MOBILIÈRES REMBOURSABLES EN ACTIONS OU ASSORTIES DE BONS DE SOUSCRIPTION

—

En 2012, GET SA n'avait plus de valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription en circulation, les derniers Bons 2007 ayant été exercés en 2011. En effet, en application des modalités des Bons 2007, telles que publiées dans la note d'opération relative aux Actions ordinaires GET SA, aux ORA et aux Bons 2007 émis dans le cadre de la restructuration financière de l'entreprise en 2007 ayant reçu de l'Autorité des marchés financiers le 4 avril 2007 le visa n° 07-113, un total de 954 809 654 Bons 2007 ont été exercés du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2011, ce qui s'est traduit par une émission de 32 464 042 Actions.

### 21.1.6 CAPITAL AUTORISÉ NON ÉMIS, ENGAGEMENTS D'AUGMENTATION DE CAPITAL

—

Au 31 décembre 2012, il existait 550 000 000 Actions.

L'assemblée générale mixte de GET SA, tenue sur première convocation le 28 avril 2011, a approuvé différentes délégations au conseil d'administration à l'effet d'augmenter le capital social, délégations dont le tableau récapitulatif figure ci-après.

Objet résumé	Date de l'assemblée générale ayant accordé la délégation	Durée	Montant nominal maximum de l'autorisation	Utilisation faite à la date du présent Document de Référence	Projet des autorisations présentées à l'assemblée générale 2013	
					Objet résumé	Montant nominal maximum de l'autorisation
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires (8 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	50 % du capital 106,8 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)	Néant	Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires	50 % du capital 110 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec suppression du droit préférentiel de souscription mais avec un délai de priorité (9 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	25 % du capital 53 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)	Néant	Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ou à des actions de l'une de ses filiales, avec suppression du droit préférentiel de souscription mais avec un délai de priorité	20 % du capital 44 millions d'euros 900 millions d'euros (titres de créance)
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre, par une offre visée à l'article L. 411-2 II du code monétaire et financier, des Actions ordinaires de GET SA et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions ordinaires de GET SA ou des sociétés du groupe, avec suppression du droit préférentiel de souscription (10 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	15 % du capital(*) 32 millions d'euros	Néant		
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions et valeurs mobilières donnant accès à des Actions en vue de rémunérer des apports en nature consentis à GET SA, et constitués de titres de capital ou de valeurs mobilières donnant accès au capital (11 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	10 % du capital(*)	Néant		
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet de procéder à des augmentations réservées aux salariés adhérant à un plan d'épargne d'entreprise (14 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	2 millions d'euros	Néant	Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet de procéder à des augmentations réservées aux salariés adhérant à un plan d'épargne d'entreprise	2 millions d'euros
Limitation globale des autorisations visées ci-dessus (12 <sup>ème</sup> résolution)	28 avril 2011	26 mois	50 % du capital 106,8 millions d'euros	Néant	Limitation globale des autorisations visées ci-dessus	50 % du capital 110 millions d'euros

Le plafond global de ces autorisations s'établit à 50 % du capital et comprend un sous-plafond de 20 % pour les autorisations sans droit préférentiel de souscription.

**Capital faisant l'objet d'une option**

Dans le cadre des dispositions légales et réglementaires régissant les attributions d'options (notamment les articles L. 225-177 et suivants du Code de commerce), l'assemblée générale mixte de la société qui s'est tenue le 26 mai 2010, dans sa résolution numéro 25, a autorisé le conseil d'administration à attribuer, en une ou plusieurs fois, des options sur actions de la société aux salariés relevant du statut « cadres » et mandataires sociaux de GET SA et de ses filiales, pendant une période dont la durée a été fixée à trente-huit (38) mois à compter de la date de ladite assemblée générale.

En vertu de cette autorisation, le conseil d'administration, sur proposition du comité des rémunérations, a approuvé un plan d'options d'actions et procédé, à trois attributions, en 2010, 2011 et 2012. Le prix d'exercice, ainsi que les conditions de performance de ces options figurent au chapitre 17 du présent Document de Référence.

L'assemblée générale du 28 avril 2011 a, aux termes de la septième résolution, autorisé le conseil d'administration à procéder, en une ou plusieurs fois, à des attributions gratuites d'Actions existantes provenant d'achats effectués préalablement par GET SA dans les conditions prévues par les dispositions légales en vigueur, au profit de l'ensemble des membres du personnel salarié de GET SA et des sociétés ou groupements qui lui sont liés au sens de l'article L. 225-197-2 du Code de commerce, y compris les sociétés ou groupements situés à l'étranger (à l'exclusion des dirigeants et mandataires sociaux de GET SA visés à l'article L. 225-197-1 II du Code de Commerce qui y ont renoncé).

Les 28 avril 2011 et 26 avril 2012, GET SA a attribué gratuitement au bénéfice de l'ensemble du personnel salarié du Groupe (à l'exclusion des dirigeants), 200 Actions (2011) et 310 Actions (2012) par salarié. L'acquisition définitive de ces Actions est assortie de conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de 4 ans. Au 31 décembre 2012, les membres du personnel salarié du Groupe encore en fonction, bénéficiaient de cette attribution, à concurrence d'un total de 1 700 470 Actions soit 0,34 % du capital.

Les caractéristiques et conditions relatives aux attributions des options sur Actions et aux Actions gratuites sont les suivantes :

<b>Date d'attribution / principal personnel concerné</b>	<b>Nombres d'options/ Actions gratuites – 31 décembre 2012</b>	<b>Conditions d'acquisition des droits</b>	<b>Durée contractuelle des options</b>
Options 2010 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	1 069 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Les conditions de performance et de marché ont été atteintes.	4 ans
Options 2011 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	1 065 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 25 % des options restent assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 à un plancher déterminé) et 25 % d'une condition de performance du cours de l'Action supérieure à la performance de l'indice SBF120. 355 000 options ont été déchuées en 2012 l'une des conditions de marché n'ayant pas été atteinte	4 ans
Options 2012 attribuées aux principaux dirigeants et cadres supérieurs	1 405 000	Condition de présence jusqu'à la date d'exercice des options. Conditions de performance : 50 % des options sont assorties d'une condition de performance sur performance financière du Groupe (distribution d'un dividende, EBITDA consolidé supérieur en 2012 et en 2013 à un plancher déterminé), et 50 % d'une condition de performance du cours de l'Action supérieure à la performance de l'indice SBF120.	4 ans
Actions 2011 attribuées gratuitement aux salariés du Groupe (hors dirigeants)	628 800	Conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.	4 ans
Actions 2012 attribuées gratuitement aux salariés du Groupe (hors dirigeants)	1 071 670	Conditions de présence et d'incessibilité d'une période minimale de quatre ans.	4 ans

Sur les 3 539 000 options en circulation au 31 décembre 2012 :

- 1 069 000 seront exerçables, sous réserve des conditions de présence, à un prix de 6,42 euro entre juillet 2014 et juillet 2020,
- 355 000 seront exerçables, sous réserve des conditions de présence, à un prix de 7,52 euro entre juillet 2015 et juillet 2021,
- 710 000 seront exerçables à un prix de 7,52 euro entre juillet 2015 et juillet 2021, sous réserve des conditions de performance et de présence, et
- 1 405 000 seront exerçables à un prix de 6,33 euro entre juillet 2016 et juillet 2022, sous réserve des conditions de performance et de présence.

Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'Actions supérieur à 3 900 000 actions d'une valeur nominale de 0,40 euro chacune. Le conseil d'administration a affecté 3 539 000 Actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options.

Le nombre total des Actions attribuées gratuitement en vertu de la septième résolution votée par l'assemblée générale du 28 avril 2011, ne pourra, au total sur trois ans, excéder 1 748 000 Actions. Le conseil d'administration a affecté 1 700 470 Actions détenues dans le cadre du programme de rachat au service de ces options.

## 21.1.7 HISTORIQUE DU CAPITAL DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES

### Capital social antérieur au règlement-livraison de l'offre publique 2007

Préalablement au règlement-livraison de l'offre publique 2007, le capital social de GET SA était composé de 22 500 000 actions détenues à hauteur de 21 300 000 actions par la société Eurotunnel Participations 1 SAS et à hauteur de 1 200 000 actions par les administrateurs et par les personnes physiques, actionnaires initiaux de GET SA.

### Capital social postérieur au règlement-livraison de l'offre publique 2007

A l'issue du règlement-livraison de l'offre publique 2007, le capital social de GET SA était composé de 2 391 364 450 Actions ordinaires de catégorie A de 0,01 euro de valeur nominale chacune. A l'exception (i) des Actions détenues par la société Eurotunnel Participations 1 SAS et par les administrateurs et les personnes physiques actionnaires initiaux de GET SA et (ii) d'une action de préférence, l'intégralité du capital social de GET SA était détenue par les titulaires d'unités (les unités comprenaient chacune une action de TNU SA et une action de TNU PLC) ayant apporté celles-ci à l'offre publique 2007.

Les actions détenues par Eurotunnel Participations 1 SAS et celles détenues par les administrateurs (à l'exception des actions correspondant au nombre minimum d'actions devant être détenues par un administrateur conformément aux statuts) et les autres actionnaires initiaux de GET SA ont été acquises par GET SA.

Les Actions ayant été admises aux négociations sur le marché d'Euronext Paris et ayant fait l'objet d'une admission à titre *standard* sur la *Official List* de la *United Kingdom Listing Authority* et aux négociations sur le *London Stock Exchange*, l'actionnariat initial de GET SA composé des titulaires d'Unités ayant apporté celles-ci à l'Offre Publique a évolué. Pour plus de détails sur l'actionnariat de GET SA, il convient de se reporter au chapitre 18 du présent Document de Référence.

### Capital social suite au regroupement par 40 des Actions

Le 12 novembre 2007, un regroupement par 40 a été mis en œuvre par GET SA conformément au Plan de Sauvegarde. 2 391 364 440<sup>(1)</sup> Actions de 0,01 euro de valeur nominale ont fait l'objet de ce regroupement.

Au résultat du regroupement, le capital de GET SA se composait de 59 784 111 Actions de 0,40 euro de valeur nominale et d'une action de préférence de 0,01 euro de valeur nominale. Le 12 novembre 2009, les Actions non réclamées ont été vendues en bourse. Le produit net de la vente est tenu à la disposition des ayant droits n'ayant pas demandé avant le 12 novembre 2009 l'échange de leurs Actions non regroupées pendant dix ans sur un compte bloqué ouvert auprès de BNP Paribas Securities Services. A l'expiration de ce délai de dix ans, les sommes revenant aux ayant droits n'ayant pas demandé (i) avant le 12 novembre 2009, l'échange de leurs Actions non regroupées contre des Actions, ou (ii) entre le 12 novembre 2009 et le 12 novembre 2019, le versement en espèces, seront versées à la Caisse des dépôts et consignations et resteront à leur disposition, sous réserve de la prescription trentenaire au profit de l'Etat.

### Capital social suite à l'exercice des bons de souscription d'actions

Dans le cadre du remboursement anticipé en espèces de la totalité des ORA II, 104 622 189 Actions ont été émises le 4 juin 2008, sur exercice des bons de souscriptions d'actions attribués gratuitement aux actionnaires de GET SA le 30 avril 2008 (soit une augmentation de capital d'un montant nominal de 41 848 875,60 euros). Cette opération a complété l'émission de 800 000 TSRA d'une valeur nominale de 1 000 euros chacun réalisée le 6 mars 2008.

### Capital social suite au remboursement des ORA I T1

Le 28 juillet 2008, conformément aux termes des modalités des ORA I contenues dans la note d'opération visée le 4 avril 2007 par l'Autorité des marchés financiers sous le numéro 07-113, 537 532 ORA I T1 en euros et 440 013 ORA I T1 en livres sterling ont été remboursées par l'émission de respectivement 13 986 490 Actions et 11 449 125 Actions sur la base du Ratio de Remboursement des ORA I de 26,02, après ajustement suite à l'augmentation de capital le 4 juin 2008, soit un total de 25 435 615 Actions ordinaires après arrondis.

### Capital social suite à l'Offre publique d'échange simplifiée des Bons 2007

Dans le cadre de l'offre publique d'échange simplifiée réalisée en 2009 sur les Bons 2007, 3 260 315 660 Bons 2007 ont été apportés à l'offre et 103 502 084 Actions ont, en échange, été émises le 27 juillet 2009 (soit une augmentation de capital d'un montant nominal de 41 400 833,60 euros).

(1) Un actionnaire de GET SA a renoncé au regroupement de 10 de ses actions non regroupées.

### **Capital social suite au remboursement des ORA I T2**

Le 28 juillet 2009, conformément aux termes des modalités des ORA I figurant dans la note d'opération du 4 avril 2007 visa n° 07-113, Groupe Eurotunnel a procédé au remboursement de la deuxième tranche des ORA I en Actions à leur échéance contractuelle. Dans le cadre de cette opération, 530 798 ORA I T2 en euros et 386 738 ORA I T2 en livres sterling ont été présentées au remboursement. Au 31 décembre 2009, 9 ORA I T2 restaient à présenter au remboursement ; le remboursement des ORA I T2 s'est traduit, au cours de l'exercice, par une augmentation de capital au total de 9 549 702,40 euros en nominal, par la création de 23 874 256 Actions.

### **Capital social suite au remboursement anticipé des ORA I T3**

Dans le cadre de la faculté de remboursement anticipé ouverte du 4 novembre 2009 au 17 novembre 2009 aux titulaires d'ORA I T3, 1 545 317 ORA I T3 en euros et 1 194 778 ORA I T3 en livres sterling ont été remboursées par l'émission de 68 502 375 Actions, sur la base d'un ratio de remboursement de 25 Actions par ORA I T3, soit une augmentation du capital d'un montant nominal de 27 400 950 euros.

### **Remboursement des TSRA en actions**

Du 6 septembre 2009 au 6 septembre 2010, les TSRA ont été remboursés en Actions, sur la base d'un ratio de remboursement des TSRA de 118,61 actions par TSRA. Au 31 décembre 2010, l'intégralité des TSRA avait été présenté au remboursement soit, sur la période, une émission de 94 887 147 Actions et, corrélativement, une augmentation de capital d'un montant nominal de 37 954 858,80 euros.

### **Action de préférence GET SA**

Le conseil d'administration a, par délibération du 12 février 2010 constaté, conformément à l'article 38 des statuts, la cessation d'effets des droits spécifiques temporaires attachés à l'action de préférence GET SA, cette action étant redevenue une Action ordinaire, avec effet au 1<sup>er</sup> janvier 2010.

### **Remboursement contractuel des ORA I Tranche 3**

Le 28 juillet 2010, Groupe Eurotunnel a procédé au remboursement contractuel de la troisième et dernière tranche des ORA I en Actions. Cette opération s'est traduite par une augmentation de capital de 21 190 milliers d'euros de nominal, par voie d'émission de 52 974 440 Actions. Les 9 ORA I T2 qui restaient à présenter au remboursement, l'ont été au cours de l'exercice 2010.

### **Actions de fidélité liées à l'augmentation de capital de 2008**

Comme indiqué dans la note d'opération visée par l'AMF le 28 avril 2008 sous le numéro R. 08-024, une des caractéristiques de l'augmentation de capital de 2008 était l'attribution d'Actions supplémentaires aux personnes qui conserveraient jusqu'au 6 mars 2011 les actions souscrites sur exercice des bons de souscription 2008 ou acquises directement auprès des banques garantes de l'opération à la date du règlement-livraison et inscrites sous le code ISIN FR0010612176. Le nombre maximum d'Actions supplémentaires à émettre à ce titre, a été arrêté sur la base du ratio de 22 actions pour une Action supplémentaire. Le 3 mars 2011, le conseil d'administration a décidé de procéder à cette émission : 2 396 905 Actions supplémentaires portant jouissance 1<sup>er</sup> janvier 2011 (code ISIN FR 0010978825) ont été ainsi émises, par prélèvement sur la réserve indisponible constituée à cette fin, sur décision du conseil d'administration du 25 avril 2008.

### **Annulation d'Actions**

Le 3 mars 2011, le Conseil d'administration, conformément aux pouvoirs conférés par la 30<sup>ème</sup> résolution adoptée par l'assemblée générale de GET SA le 26 mai 2010, a décidé d'affecter à l'objectif d'annulation le solde des Actions auto-détenues ne pouvant plus être utilisées pour l'objectif auquel elles avaient été affectées, soit en arrondi, 8 500 000 Actions et corrélativement, de réduire le capital social de GET SA, par annulation de 8 500 000 Actions (i) détenues par GET SA suite à l'acquisition des dites Actions dans le cadre d'un programme de rachat d'Actions autorisé par les actionnaires, et (ii) affectées conformément aux objectifs du programme de rachat en cours à l'objectif d'annulation : le capital social de GET SA a ainsi été réduit d'un montant de 3 400 000 euros, par voie d'annulation de 8 500 000 Actions de 0,40 euro de valeur nominale chacune.

### **Exercice des Bons 2007**

Au cours de la période d'exercice des Bons 2007, du 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 2011, un total de 954 809 654 Bons 2007 a été exercé, ce qui s'est traduit par une émission de 32 464 042 Actions, soit une augmentation de capital d'un montant nominal de 12 985 616,80 euros.

**NYSE Euronext London**

Le 19 juillet 2012, le Groupe a transféré la négociation de ses Actions du *London Stock Exchange* vers NYSE Euronext London. L'Action reste cotée sans changement sur la liste officielle (*Official List*) de la *United Kingdom Listing Authority* du *UK Listing Authority* à Londres. Seule a changé la plateforme de négociation.

**Annulation d'Actions**

Groupe Eurotunnel SA a procédé, le 3 décembre 2012, à l'annulation de 10 572 129 Actions, conformément aux pouvoirs conférés par la 13<sup>ème</sup> résolution adoptée par l'assemblée générale de GET SA le 26 avril 2012. Ces actions avaient été achetées dans le cadre du programme de rachat de la société et affectées en annulation. A la suite de cette opération, le capital est divisé en 550 000 000 actions de 0,40 euros de nominal chacune.

**21.1.8 ACQUISITION PAR GET SA DE SES PROPRES ACTIONS**

L'assemblée générale des actionnaires tenue le 26 avril 2012 a autorisé GET SA à acheter ou faire acheter ses propres Actions dans les conditions fixées par les articles L. 225-209 et suivants du Code de commerce.

**a) Description du programme de rachat d'actions 2012**

Les caractéristiques du programme de rachat d'actions ont été arrêtées par décision du conseil d'administration en date du 26 avril 2012 et publiées conformément au dispositif de l'article 241-2 du Règlement général de l'AMF. Au titre du programme de rachat d'actions 2012, GET SA est autorisé, pour une période de dix-huit mois, à acheter ou à faire acheter ses propres actions dans les conditions fixées par les articles L. 225-209 et suivants du Code de commerce, par le Règlement général de l'AMF et par le règlement 2273/2003 de la Commission européenne du 22 décembre 2003.

A cet égard, notamment :

- le prix unitaire maximum d'achat ne devra pas excéder 12 euros, étant précisé que le conseil d'administration pourra toutefois ajuster le prix d'achat susmentionné en cas d'opération donnant lieu soit à l'élévation de la valeur nominale des actions ordinaires, soit à la création et à l'attribution gratuite d'actions, ainsi qu'en cas de division de la valeur nominale de l'action ordinaire ou de regroupement d'actions ordinaires, ou de toute autre opération portant sur les capitaux propres, pour tenir compte de l'incidence de l'opération concernée sur la valeur de l'action ordinaire ;
- le montant maximum des fonds destinés à l'achat d'actions ordinaires en vertu de ce programme, ne pourra, sur la base du nombre d'actions en circulation au, 29 février 2012 excéder 672 686 554,80 euros (correspondant à un nombre maximal de 56 057 212,90 actions ordinaires au prix maximal unitaire de 12 euros, visé ci-dessus) ;
- la part maximale du capital social dont le rachat a été autorisé par l'assemblée générale mixte des actionnaires de GET SA tenue le 26 avril 2012 s'élève à 10 % du nombre total des actions composant le capital social de GET SA au moment considéré ;
- en cas de cession d'actions ordinaires dans les conditions autorisées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le prix de cession ne devra pas être inférieur à 6,50 euros, à l'exception de la cession d'actions ordinaires aux salariés dans les conditions prévues aux articles L. 3332-19 et L. 3332-21 du Code du travail où le prix de cession sera fixé conformément aux dispositions dudit article.

Les opérations réalisées par GET SA au titre du programme de rachat 2011 peuvent être effectuées en vue de toute affectation permise par la loi ou qui viendrait à être permise par la loi, et notamment en vue :

- de mettre en œuvre les pratiques de marché admises par l'AMF telles que (i) l'achat d'actions de GET SA pour conservation et remise ultérieure à l'échange ou en paiement dans le cadre d'opérations éventuelles de croissance externe, étant précisé que le nombre d'actions acquises en vue de leur remise ultérieure dans le cadre d'une opération de fusion, de scission ou d'apport ne peut excéder 5 % de son capital au moment de l'acquisition ou (ii) les opérations d'achat ou de vente dans le cadre d'un contrat de liquidité conclu avec un prestataire de services d'investissement et conforme à la charte de déontologie de l'Association française des marchés financiers (AMAFI) reconnue par l'AMF, ainsi que (iii) toute pratique de marché qui serait ultérieurement admise par l'AMF ou par la loi ;
- de mettre en place et d'honorer des obligations et notamment de remettre des actions à l'occasion de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières donnant accès par tous moyens immédiatement ou à terme à des actions de GET SA, ainsi que réaliser toutes opérations de couverture à raison des obligations de GET SA (ou de l'une de ses filiales) liées à ces valeurs mobilières, dans les conditions prévues par les autorités de marché et aux époques que le conseil d'administration ou la personne agissant sur la délégation du conseil d'administration appréciera ;
- de couvrir des plans d'options d'achat d'actions octroyés dans les conditions prévues aux articles L. 225-177 et suivants du Code de commerce aux salariés ou mandataires sociaux de GET SA ou des sociétés ou groupements d'intérêt économique qui lui sont liés au sens de la réglementation en vigueur, qui viendraient à être autorisés ultérieurement ;



- d'attribuer gratuitement dans les conditions visées par les articles L. 225-197-1 et suivants du Code de commerce aux salariés ou mandataires sociaux de GET SA ou des sociétés ou groupements qui lui sont liés au sens de la réglementation en vigueur, des actions ordinaires de GET SA, en vertu d'autorisations ultérieures ;
- de proposer aux salariés d'acquérir des actions, notamment dans le cadre d'un plan d'épargne entreprise dans les conditions prévues par les articles L. 3332-1 et suivants du Code du travail en application de toute autorisation ultérieure ;
- de réduire le capital de GET SA en application de la 13<sup>ème</sup> résolution votée par l'assemblée générale du 28 avril 2011 ou toute autorisation similaire.

**b) Synthèse des opérations réalisées par GET SA sur ses propres titres dans le cadre du programme autorisé par l'assemblée générale mixte du 26 avril 2012**

Entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2012, au titre du programme de rachat d'actions, GET SA a procédé au rachat d'un total de 7 371 229 Actions au prix moyen par action de 5,915 euros et à l'annulation de 10 572 129 Actions au prix moyen de 5,886 euros.

Au 31 décembre 2012, GET SA détenait<sup>(1)</sup> 5 626 760 de ses propres Actions affectées, notamment, à des plans d'options d'achat d'Actions et d'attribution gratuite d'Actions, dont la mise en place a été approuvée par les assemblées générales des actionnaires de 2010 et 2011. Ces Actions auto-détenues par GET SA représentaient 1,02 % du capital social de GET SA au 31 décembre 2012, pour un montant nominal total de 2 250 704 euros et une valeur évaluée au cours moyen d'acquisition 30 683 576 euros hors contrat de liquidité.

**Synthèse au 31 décembre 2012**

Pourcentage de capital auto-détenu	1,02 %	
Nombre d'actions annulées au cours des vingt-quatre derniers mois	19 072 129	
Nombre de titres détenus en portefeuille	5 626 760	
Valeur nette comptable du portefeuille	30 683 576	euros
Valeur de marché du portefeuille	36 276 678	euros
Positions ouvertes / fermées sur produits dérivés	Néant	

## 21.2. ACTE CONSTITUTIF ET STATUTS

### 21.2.1 OBJET SOCIAL (ARTICLE 2 DES STATUTS DE GET SA)

GET SA a pour objet :

- la prise de participation par voie d'achat, de souscription, d'apports ou d'échanges de droits sociaux, actions, parts d'intérêts ou autre, avec tout cocontractant français ou étranger, dans toute société ayant directement ou indirectement pour objet l'exploitation du Tunnel entre la France et le Royaume-Uni ainsi que de toutes les autres liaisons fixes ;
- la participation, par tous moyens, directement ou indirectement, dans toutes opérations pouvant se rattacher à son objet par voie de création de sociétés nouvelles, d'apport, de souscription ou d'achat de titres ou droits sociaux, de fusion ou autrement, de création, d'acquisition, de location, de prise en location-gérance de tous fonds de commerce ou établissements ; la prise, l'acquisition, l'exploitation ou la cession de tous procédés et brevets concernant ces activités ;
- et généralement, toutes opérations industrielles, commerciales, financières, civiles, mobilières ou immobilières, pouvant se rattacher directement ou indirectement à l'un des objets visés ci-dessus ou à tous objets similaires ou connexes parmi lesquels notamment toute activité transport.

### 21.2.2 MEMBRES DU CONSEIL D'ADMINISTRATION ET ORGANES DE DIRECTION

Les dispositions relatives au conseil d'administration et organes de direction de GET SA sont décrites aux sections 14.1 et 16.2 du présent Document de Référence.

(1) Hors actions acquises par Oddo Corporate Finance dans le cadre du contrat de liquidité et hors actions détenues par le fonds commun de placement d'entreprise Eurotunnel (176 750 Actions GET SA) et Eurotunnel Trustees Limited (1 463 Actions GET SA).

### 21.2.3 DROITS ET OBLIGATIONS ATTACHÉS AUX ACTIONS (ARTICLE 11 DES STATUTS DE GET SA)

La propriété d'une Action emporte adhésion aux statuts de GET SA et à toutes les décisions des assemblées générales des actionnaires de GET SA.

#### Actions

Outre le droit de vote, chaque Action donne droit, dans la propriété de l'actif social, dans le partage des bénéfices et dans le boni de liquidation, à une part proportionnelle à la quotité du capital qu'elle représente.

### 21.2.4 AFFECTATION DES BÉNÉFICES (ARTICLE 31 DES STATUTS DE GET SA)

Sur le bénéfice de l'exercice, diminué des pertes antérieures, s'il y a lieu, il est prélevé dans l'ordre suivant :

- cinq pour cent au moins pour constituer le fonds de réserve prescrit par la loi ;
- les sommes fixées par l'assemblée générale des actionnaires en vue de la constitution de réserves dont elle détermine l'affectation ou l'emploi ; et
- les sommes dont l'assemblée générale des actionnaires décide le report à nouveau.

Le solde, s'il en existe, est réparti entre tous les actionnaires proportionnellement au nombre d'actions appartenant à chacun d'eux.

Lorsqu'un bilan établi au cours ou à la fin de l'exercice et certifié par les commissaires aux comptes fait apparaître que GET SA, depuis la clôture de l'exercice précédent, après dotation aux amortissements et provisions nécessaires et déduction faite s'il y a lieu des pertes antérieures ainsi que des sommes à porter en réserve, en application de la loi ou des statuts, a réalisé un bénéfice, il peut être distribué des acomptes sur dividende avant l'approbation des comptes de l'exercice. Le montant de ces acomptes ne peut excéder le montant du bénéfice ainsi défini.

Les modalités de mise en paiement des dividendes en numéraire sont fixées par l'assemblée générale, ou à défaut par le conseil d'administration.

La mise en paiement des dividendes en numéraire doit avoir lieu dans un délai maximal de neuf mois après la clôture de l'exercice, sauf prolongation de ce délai par autorisation de justice.

### 21.2.5 MODIFICATIONS DES DROITS DES ACTIONNAIRES

Les modifications statutaires sont soumises à l'approbation d'une assemblée générale extraordinaire statuant dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a tiré les conséquences de la conversion de l'action de préférence de GET SA en Action et a procédé aux modifications statutaires corrélatives.

#### Convocation (article 27 des statuts de GET SA)

Les assemblées générales sont convoquées dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

#### Lieu de réunion (article 27 des statuts de GET SA)

Les assemblées générales sont réunies au siège social de GET SA ou en tout autre lieu indiqué dans la convocation.

#### Admission aux assemblées générales (article 27 des statuts de GET SA)

Tout actionnaire peut participer aux assemblées générales personnellement ou par mandataire, quel que soit le nombre d'actions qu'il possède, sur justification de son identité et de la propriété de ses actions, par l'enregistrement comptable des titres au nom de l'actionnaire ou de l'intermédiaire inscrit pour son compte en application du septième alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce au troisième jour ouvré précédant l'assemblée à zéro heure, heure de Paris, soit dans les comptes de titres nominatifs tenus par GET SA, soit dans les comptes de titres au porteur tenus par l'intermédiaire habilité selon les modalités de l'article R. 225-85 du Code de commerce.

### **Utilisation de moyens de télétransmission (article 27 des statuts de GET SA)**

Tout actionnaire pourra également, si le conseil le décide au moment de la convocation de l'assemblée, participer et voter aux assemblées par visioconférence ou par des moyens électroniques de télécommunication selon les conditions fixées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

Sont réputés présents, pour le calcul du quorum et de la majorité, les actionnaires qui participent à l'assemblée par des moyens de visioconférence ou de télécommunication permettant leur identification et dont la nature et les conditions d'application sont fixées par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur.

### **Représentation aux assemblées générales (article 27 des statuts de GET SA et articles L. 225-106 et suivants du Code de commerce)**

Conformément aux articles L. 225-106 et suivants du Code de commerce, tout actionnaire peut se faire représenter par la personne physique ou morale de son choix dans les conditions prévues par la réglementation en vigueur. Le mandataire doit justifier de son mandat conformément à l'article L. 225-106 du Code de commerce. Il est tenu compte des obligations d'information prévues par la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les propriétaires de titres mentionnés au 3<sup>ème</sup> alinéa de l'article L. 228-1 du Code de commerce peuvent se faire représenter dans les conditions prévues à l'article L. 228-3-2 du Code de commerce par un intermédiaire inscrit.

Les représentants légaux d'actionnaires juridiquement incapables et les personnes physiques représentant des personnes morales actionnaires prennent part aux assemblées, qu'ils soient actionnaires ou non.

Le mandat est donné pour une seule assemblée et l'ordre du jour de cette assemblée. Il doit notamment préciser l'assemblée pour laquelle il est donné et comporter les éléments nécessaires à l'identification des actions. Il peut cependant être donné pour deux assemblées, l'une ordinaire, l'autre extraordinaire, tenues le même jour ou dans un délai de quinze jours. Le mandat donné pour une assemblée vaut pour les assemblées successives convoquées avec le même ordre du jour. Le mandataire désigné nommément sur la procuration n'a pas la faculté de se substituer une autre personne.

A toute formule de procuration adressée aux actionnaires doivent être joints les documents énumérés par les textes législatifs et réglementaires en vigueur.

La procuration doit être signée par l'actionnaire représenté et indiquer ses nom, prénom usuel et domicile, le nombre d'actions dont il est titulaire et le nombre de voix attachées à ces actions. Seules les procurations reçues deux jours avant l'assemblée sont prises en compte par GET SA.

L'intermédiaire visé à l'article L. 228-1 du Code de commerce peut, en vertu d'un mandat général de gestion des titres, transmettre pour une assemblée générale le vote ou le pouvoir d'un propriétaire d'actions tel que défini à l'article L. 228-1 du Code de commerce.

### **Exercice du droit de vote (article 27 des statuts de GET SA)**

Tout actionnaire peut voter par correspondance dans les conditions et délais prévus par la loi au moyen d'un formulaire établi par GET SA et adressé aux actionnaires qui en font la demande et à condition que ces formulaires parviennent à GET SA deux jours avant l'assemblée.

### **Présidence des assemblées générales (article 27 des statuts de GET SA)**

L'assemblée générale des actionnaires est présidée par le Président du conseil d'administration ou, en son absence, par le plus ancien administrateur présent à cette assemblée. En cas de convocation par les commissaires aux comptes, par un mandataire de justice ou par les liquidateurs, l'assemblée est présidée par celui ou l'un de ceux qui l'ont convoquée.

### **Quorum et majorité des assemblées générales (articles 28 et 29 des statuts de GET SA)**

Les assemblées générales, qu'elles soient à caractère ordinaire, extraordinaire, mixte ou spécial, délibèrent dans les conditions de quorum et de majorité prescrites par les dispositions législatives et réglementaires qui les régissent et exercent les pouvoirs qui leur sont attribués par la loi.

### **Droits de vote, droits de vote double (article 11 des statuts de GET SA)**

Sous réserve des dispositions ci-après, chaque membre de l'assemblée a droit à autant de droits de vote et exprime en assemblée autant de voix qu'il possède ou représente d'Actions libérées des versements exigibles.

Toutefois, un droit de vote double de celui conféré aux autres Actions eu égard à la quotité du capital qu'elles représentent est attribué, dans les conditions législatives et réglementaires applicables, à toutes les Actions entièrement libérées, pour lesquelles il est justifié d'une inscription nominative, depuis deux ans, au nom du même actionnaire.

En outre, en cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes d'émission, ce droit de vote double est conféré, dès leur émission, aux Actions nominatives attribuées gratuitement à un actionnaire à raison d'Actions anciennes pour lesquelles il bénéficie de ce droit.

La fusion ou la scission de GET SA est sans effet sur le droit de vote double qui peut être exercé au sein de la ou des sociétés bénéficiaires, si les statuts de celles-ci l'ont institué.

Toute Action convertie au porteur ou transférée en propriété perd le droit de vote double attribué en vertu des trois paragraphes précédents. Néanmoins, le transfert par suite de succession, de liquidation de communauté de biens entre époux ou de donation entre vifs au profit d'un conjoint ou d'un parent au degré successible ne fait pas perdre le droit acquis et n'interrompt pas les délais prévus ci-dessus.

### 21.2.6 CLAUSES SUSCEPTIBLES D'AVOIR UNE INCIDENCE SUR LE CONTRÔLE DE GET SA

Aucune disposition des statuts ne pourrait avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de contrôle de GET SA.

### 21.2.7 IDENTIFICATION DES ACTIONNAIRES (ARTICLE 14 DES STATUTS DE GET SA)

GET SA est en droit de demander à l'organisme chargé de la compensation des titres, les éléments d'identification de ses actionnaires prévus par les dispositions légales et réglementaires en vigueur (articles L. 228-2 et suivants du Code de commerce) à savoir : leur nom ou s'il s'agit de personnes morales, leur dénomination sociale, leur nationalité, leur adresse, la quantité de titres détenus par chacun d'eux, éventuellement les restrictions dont ces titres peuvent être frappés, l'année de naissance du titulaire ou, s'il s'agit d'une personne morale, la date de constitution de celle-ci.

### 21.2.8 FRANCHISSEMENT DE SEUILS

Les règles relatives aux obligations de déclaration des franchissements de seuil sont constituées des dispositions législatives et réglementaires en vigueur puisqu'il n'existe pas de dispositions des statuts fixant le seuil au-dessus duquel toute participation doit être divulguée.

### 21.2.9 MODIFICATION DU CAPITAL SOCIAL

Le capital social est modifié selon les dispositions légales et réglementaires en vigueur.

## 21.3. AVANTAGES TARIFAIRES

GET SA propose à ses actionnaires un programme d'avantages tarifaires pour les traversées à bord des Navettes Passagers. Ce programme offre 30 % de réduction sur le tarif standard à hauteur de six allers simples (équivalent à trois allers-retours) par an. Sont éligibles les actionnaires détenant au minimum 750 Actions de façon continue depuis plus de trois mois. Le conseil d'administration de GET SA a renouvelé à l'identique pour une nouvelle période de trois ans le programme d'avantages tarifaires de GET SA jusqu'au 31 décembre 2013.

Les conditions générales de ce programme d'avantages tarifaires sont disponibles sur le site internet du Groupe [www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com).

## 22. CONTRATS IMPORTANTS

22.1.	LE TRAITÉ DE CANTORBÉRY	225
22.2.	LE CONTRAT DE CONCESSION	225
22.2.1	Tarifs et politique commerciale	226
22.2.2	Rôle de la CIG	226
22.2.3	Pénalités	226
22.2.4	Fin anticipée du Contrat de Concession et indemnités	226
22.2.5	Cession et substitution des prêteurs	227
22.2.6	Fiscalité et partage des bénéfices	227
22.2.7	Litiges	227
22.3.	LA CONVENTION D'UTILISATION	228
22.4.	EMPRUNT À LONG TERME ET CONVENTIONS ANNEXES	228
22.4.1	Principales stipulations de l'Emprunt à Long Terme	229
22.4.2	Garanties et sûretés attachées à l'Emprunt à Long Terme	231
22.5.	MASTER INTRA-GROUP DEBT AGREEMENT	232
22.6.	AFFRETEMENT DE NAVIRES	233

## 22.1. LE TRAITÉ DE CANTORBÉRY

L'objet principal du Traité de Cantorbéry est d'autoriser la construction et l'exploitation par des sociétés privées concessionnaires de la Liaison Fixe, sans qu'il soit fait appel à des fonds gouvernementaux.

Aux termes du Traité de Cantorbéry, les Etats garantissent à FM et CTG, en tant que Concessionnaires, dans le cadre de leurs droits nationaux et du droit communautaire, la liberté de fixer leur politique commerciale, leurs tarifs et la consistance des services offerts aux usagers.

En outre, le Traité de Cantorbéry comporte certaines autres dispositions concernant la Liaison Fixe telles que :

- la mise en place de la CIG, pour suivre, au nom des Etats et par délégation de ceux-ci l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation de la Liaison Fixe ;
- la mise en place du Comité de Sécurité pour conseiller et assister la CIG sur toutes les questions liées à la sécurité de la construction et de l'exploitation de la Liaison Fixe. Le Comité de Sécurité participe aussi à l'élaboration de tout règlement applicable à la sécurité de la Liaison Fixe et veille à la conformité de ces règlements avec les règles nationales ou internationales en vigueur. Les membres du Comité de Sécurité sont désignés à parité par chacun des Etats ;
- la constitution d'un tribunal arbitral pour régler les différends entre les Etats et les Concessionnaires relatifs au Contrat de Concession ;
- l'imposition par les deux Etats des bénéfices et des revenus provenant de la construction ou de l'exploitation de la Liaison Fixe réglée conformément à la législation applicable, y compris toute convention de non-double imposition et tendant à la prévention de l'évasion fiscale en vigueur entre les deux Etats et concernant les impôts directs, ainsi que tout protocole y afférent ;
- le respect par les deux Etats du principe de non-discrimination en matière de taxes afférentes aux charges pesant sur les utilisateurs des modes directement concurrents de traversée de la Manche ;
- l'absence de prélèvement par les deux Etats de taxe sur les transferts de fonds et les règlements financiers requis par l'exploitation de la Liaison Fixe, soit entre les deux Etats, soit en provenance ou à destination des pays tiers, autre que les taxes de droit commun appliquées aux paiements que ces transferts ou règlements représentent ; et
- l'engagement de coopération entre les Etats dans un certain nombre de domaines, en ce compris les questions de défense, sûreté, contrôles de police, contrôles frontaliers, interprétation ou application du Traité de Cantorbéry ou du Contrat de Concession.

## 22.2. LE CONTRAT DE CONCESSION

En application du Traité de Cantorbéry, le Contrat de Concession a été signé le 14 mars 1986 entre les Etats et les Concessionnaires.

Initialement conclu pour une durée de 55 ans, le Contrat de Concession a été prorogé de 10 ans puis de 34 ans par avenants successifs en dates, respectivement des 29 juin 1994 et 29 mars 1999, dûment approuvés par voie législative en France et au Royaume-Uni. La durée du Contrat de Concession a ainsi été prorogée d'abord de 55 à 65 ans, puis de 65 à 99 ans, pour prendre fin en 2086.

Aux termes du Contrat de Concession, les Concessionnaires ont le droit et l'obligation d'assurer conjointement et solidairement la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, étant précisé que les Concessionnaires agissent à leurs risques et périls et sans appel à des fonds gouvernementaux ou garanties gouvernementales quels que soient les aléas rencontrés au cours de l'exécution du Contrat de Concession. Les Concessionnaires sont notamment seuls responsables des dommages causés aux usagers de la Liaison Fixe ou à des tiers qui pourraient résulter de son exploitation.

Sur ces bases, les principales obligations mises à la charge des Concessionnaires au titre du Contrat de Concession sont les suivantes :

- assurer l'exploitation et l'entretien de la Liaison Fixe et mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour permettre la continuité et la fluidité de la circulation dans de bonnes conditions de sécurité et de commodité ; et
- respecter les lois et règlements en vigueur qui leur sont applicables en ce qui concerne l'exploitation du Système et notamment en matières douanière, d'immigration, de sûreté, de contrôles sanitaires et routiers, ainsi que de services de secours.

### 22.2.1 TARIFS ET POLITIQUE COMMERCIALE

---

Les Concessionnaires peuvent librement fixer leurs tarifs. Les législations nationales relatives au contrôle des prix et des tarifs par les pouvoirs publics ne s'appliquent pas à la Liaison Fixe. Ces stipulations ne font pas obstacle à l'application des règles nationales ou communautaires relatives à la concurrence et aux abus de position dominante. Les Concessionnaires doivent réserver aux divers usagers un traitement sans discrimination, notamment en ce qui concerne leur nationalité ou le sens de circulation. Ils peuvent toutefois pratiquer une modulation des tarifs conforme à des pratiques commerciales normales.

### 22.2.2 RÔLE DE LA CIG

---

Créée par le Traité de Cantorbéry, la CIG a été mise en place pour suivre, au nom des Etats et par délégation de ceux-ci, l'ensemble des questions liées à la construction et à l'exploitation du Système. La CIG est composée, à parité, de représentants de chacun des Etats.

La CIG exerce le rôle de concédant vis-à-vis de Groupe Eurotunnel pour le compte et sous le contrôle des Etats et, à ce titre, a notamment pour mission :

- de superviser la construction et l'exploitation du Système ;
- de prendre des décisions au nom des Etats pour l'exécution du Contrat de Concession, en ce inclus la possibilité d'infliger des pénalités aux Concessionnaires en cas de manquement à leurs obligations au titre du Contrat de Concession ;
- d'approuver les propositions du Comité de Sécurité ;
- d'élaborer ou de participer à l'élaboration de tout règlement applicable au Système, y compris en matière maritime et d'environnement et en assurer le suivi ; et
- d'émettre des avis et recommandations à l'égard des Etats et des Concessionnaires.

En 2012, le Groupe a remis aux Etats la somme de cinq millions d'euros, pour contribution au coût de fonctionnement de la CIG.

### 22.2.3 PÉNALITÉS

---

Toute inexécution des obligations des Concessionnaires résultant du Contrat de Concession autorise les Etats à leur imposer des pénalités, à l'exclusion de toute autre mesure au titre du Contrat de Concession.

Lorsqu'un tel manquement est relevé par la CIG, celle-ci en informe par écrit les Concessionnaires, en précisant la nature et l'objet de ce manquement. Après audition des Concessionnaires, la CIG peut les mettre en demeure de remédier au manquement invoqué dans un délai suffisant qui ne saurait être inférieur à trente jours.

Si, à l'issue de ce délai, les Concessionnaires n'ont pas remédié au manquement invoqué par la CIG, celle-ci peut leur imposer une pénalité sur la base d'un taux forfaitaire par jour d'inexécution compris initialement entre 10 000 et 100 000 ecus en valeur 1986 (devenus euros au taux de un pour un le 1<sup>er</sup> janvier 1999) et proportionné à la gravité du manquement à l'origine de la pénalité.

### 22.2.4 FIN ANTICIPÉE DU CONTRAT DE CONCESSION ET INDEMNITÉS

---

Chaque partie au Contrat de Concession peut demander au tribunal arbitral, constitué en vertu du Traité de Cantorbéry, de prononcer la résiliation du Contrat de Concession en cas de survenance de circonstances exceptionnelles, telles que guerre, invasion, explosion nucléaire ou catastrophe naturelle. En pareil cas, aucune indemnisation n'est, en principe, due aux Concessionnaires. Toutefois, les Etats peuvent verser aux Concessionnaires, une somme représentative des avantages financiers éventuels qu'ils pourraient retirer de cette résiliation.

Chacun des Etats peut mettre fin au Contrat de Concession pour des motifs de défense nationale. Dans ce cas, les Concessionnaires peuvent prétendre à une indemnisation dans les conditions fixées au Traité de Cantorbéry. Le Traité de Cantorbéry indique que cette indemnisation sera régie par le droit de l'Etat concerné.

Chacun des Etats peut résilier le Contrat de Concession pour faute des Concessionnaires. Le Contrat de Concession définit la notion de faute comme un manquement d'une particulière gravité aux obligations nées du Contrat de Concession ou comme la cessation de l'exploitation de la Liaison Fixe. Les Etats peuvent mettre en demeure les Concessionnaires en leur donnant un délai de trois mois, prorogeable sans pouvoir excéder six mois, pour remédier au manquement. Cette mise en demeure est également notifiée aux prêteurs

qui ont financé la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe. Si, dans ce délai, les Concessionnaires n'ont pas remédié aux griefs invoqués, les Etats peuvent résilier le Contrat de Concession, sous réserve de notifier préalablement aux prêteurs d'avoir à mettre en œuvre leur faculté de substitution.

Toute résiliation du Contrat de Concession par les Etats, en dehors des cas susvisés, ouvre droit au versement d'une indemnité aux Concessionnaires. Cette indemnité répare l'ensemble du préjudice direct et certain réellement subi par les Concessionnaires et imputable aux Etats, dans la limite de ce qui pouvait être raisonnablement estimé à la date de résiliation ce qui inclut le dommage subi et les pertes d'exploitation. Pour le calcul de cette indemnité, il est tenu compte de la part de responsabilité éventuelle des Concessionnaires dans les événements à l'origine de la résiliation.

### 22.2.5 CESSION ET SUBSTITUTION DES PRÊTEURS

Le Contrat de Concession prévoit que chacun des Concessionnaires a la faculté de transférer le Contrat de Concession ou les droits qu'elle lui confère, avec l'accord des Etats.

En outre, à la survenance de l'un des événements visés ci-après, pour autant que ses effets se poursuivent, ou de toute action ou intention qui pourrait conduire à la résiliation du Contrat de Concession, les prêteurs agréés comme tels par les Etats au titre du Contrat de Concession (les « Prêteurs ») peuvent demander aux Etats la mise en œuvre de la substitution du Contrat de Concession au bénéfice d'entités substituées contrôlées par eux (les « Entités Substituées ») si : (i) les Concessionnaires ne paient pas, dans un délai de grâce prévu, toute somme exigible aux termes des contrats financiers, (ii) les Concessionnaires n'ont pas à leur disposition et ne peuvent se procurer les ressources suffisantes pour financer les coûts prévisionnels d'exploitation de la Liaison Fixe, ainsi que les coûts financiers y afférents, (iii) il apparaît que la date d'extinction totale de la créance des Prêteurs doit être reportée de manière importante, ou (iv) en cas d'abandon de la Liaison Fixe, cessation des paiements, liquidation, exercice de sûreté par d'autres créanciers ou événements similaires.

Les Entités Substituées doivent justifier auprès des Etats, lors de la substitution, qu'elles présentent les capacités techniques et financières suffisantes pour poursuivre le Contrat de Concession.

L'avenant au Contrat de Concession en date du 29 mars 1999 a octroyé la prorogation de la durée du Contrat de Concession au seul bénéfice des Concessionnaires, de sorte que cette prorogation ne serait plus applicable en cas d'exercice par les Prêteurs de leur droit de substitution.

Conformément à l'article 32 du Contrat de Concession, les prêteurs de l'Emprunt à Long Terme ont été agréés par les Etats en qualité de Prêteurs habilités à bénéficier du droit de substitution dans les conditions prévues par le Contrat de Concession.

### 22.2.6 FISCALITÉ ET PARTAGE DES BÉNÉFICES

Les questions fiscales et douanières sont réglées par les Etats conformément aux dispositions du Traité de Cantorbéry. S'il apparaît que des changements dans les législations fiscales ou douanières ont un effet discriminatoire sur la Liaison Fixe, l'Etat concerné examinera cette question avec les Concessionnaires. En outre, conformément à l'article 19 du Contrat de Concession, les Concessionnaires appliquent le principe de partage égal entre CTG et FM du prix de revient, de toutes les dépenses et de toutes les recettes de la Liaison Fixe pendant l'exploitation. A cet effet, les conséquences de toute imposition indirecte frappant la fourniture des biens ou des services et effectivement supportée par l'un des Concessionnaires sont comprises dans le calcul des coûts à partager. Tout paiement d'égalisation effectué entre FM et CTG est traité comme une dépense d'immobilisation ou comme un paiement de revenu dans les conditions fixées par la législation fiscale des deux Etats.

Pour la période comprise entre 2052 et 2086, les Concessionnaires seront tenus de payer aux Etats une somme annuelle totale incluant toutes les formes d'impositions sur les sociétés, égale à 59 % des bénéfices avant impôts.

### 22.2.7 LITIGES

Les litiges liés à l'application du Contrat de Concession doivent être soumis à un tribunal arbitral qui fera application des dispositions pertinentes du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession. Il peut, s'il y a lieu, être fait application des règles de droit français ou de droit anglais, lorsque le recours à ces règles est commandé par l'exécution d'obligations spécifiques de droit français ou de droit anglais. Il peut, en outre, être fait application des principes pertinents de droit international et, si les parties en sont d'accord, du principe d'équité.



## 22.3. LA CONVENTION D'UTILISATION

La Convention d'Utilisation a été conclue le 29 juillet 1987 entre les Concessionnaires et les Réseaux ferroviaires BRB et SNCF. Elle définit les bases sur lesquelles les Réseaux s'engagent et sont autorisés à utiliser la Liaison Fixe. La Convention d'Utilisation précise les conditions sur la base desquelles les Concessionnaires permettent aux trains utilisateurs du réseau ferroviaire d'emprunter la Liaison Fixe à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention d'Utilisation et ce jusqu'en 2052, ainsi que les conditions auxquelles les Réseaux s'engagent auprès des Concessionnaires à fournir certaines infrastructures ferroviaires et à organiser le développement de certains services.

La Convention d'Utilisation prévoit également les obligations des Réseaux ferroviaires concernant les infrastructures ferroviaires et le matériel roulant utilisé pour permettre un niveau et une qualité de trafic satisfaisants dans le Tunnel. Corrélativement, les Concessionnaires souscrivent un certain nombre d'engagements relatifs à l'entretien de la Liaison Fixe. En vertu de la Convention d'Utilisation, les trains empruntant le réseau ferroviaire sont autorisés à utiliser jusqu'à 50 % de la capacité de la Liaison Fixe pour chaque heure et dans chaque sens, et ce jusqu'en 2052.

Selon les termes de la Convention d'Utilisation, les Réseaux sont tenus de payer aux Concessionnaires des charges annuelles fixes, ainsi que des charges variables en fonction du nombre de passagers transportés sur les trains de voyageurs et du tonnage de fret transporté à travers la Liaison Fixe. Des mécanismes de réduction des charges annuelles sont prévus en cas d'indisponibilité de la Liaison Fixe. Enfin, en vertu de la Convention d'Utilisation, les Réseaux doivent payer une contribution aux coûts d'exploitation des Concessionnaires. A ce titre, les Réseaux paient mensuellement aux Concessionnaires un montant provisionnel de la contribution des Réseaux aux coûts d'exploitation pour la période en cours. Les paiements sont, par la suite, ajustés sur la base des coûts d'exploitation réels, le montant définitif de la contribution étant déterminé sur la base de modalités prévues dans la Convention d'Utilisation.

La Convention d'Utilisation est régie par le droit français.

Par ailleurs, la stratégie pour la relance du fret ferroviaire offre un mécanisme de tarification simplifié pour les trains de marchandises, avec un péage par train de fret au lieu d'un péage par tonne de fret, selon un barème publié annuellement par Eurotunnel dans son *Network Statement*.

Une majorité substantielle des revenus de Groupe Eurotunnel provenant des redevances de son réseau ferroviaire, (voir chapitre 6) est constituée des charges annuelles fixes et des charges variables mentionnées ci-dessus.

Dans le cadre de la privatisation des chemins de fer britanniques, BRB a conclu des « *contrats miroirs* » avec certaines entités, dont Network Rail, DB Schenker Rail UK (anciennement EWS) et Eurostar International Ltd (anciennement Eurostar UK Ltd), aux termes desquels la BRB leur a délégué l'exécution opérationnelle de certaines de ses obligations envers les Concessionnaires. Dans le cadre de l'accord avec les gouvernements britannique et français en vue de la prolongation du Contrat de Concession jusqu'en 2086, Groupe Eurotunnel a pris, sous certaines conditions, l'engagement de collaborer avec les entités historiques auxquelles l'exécution opérationnelle de ces obligations a été déléguée afin d'assurer le développement des services de trains de passagers et des services de trains de marchandises.

Conformément aux directives européennes de libéralisation du marché du transport ferroviaire international, Eurotunnel publie annuellement son *Network Statement* offrant des conditions d'accès à son réseau ferroviaire appliquant le cadre tarifaire de la Convention d'Utilisation pour les Entreprises Ferroviaires.

## 22.4. EMPRUNT À LONG TERME ET CONVENTIONS ANNEXES

FM et CTG ont conclu l'Emprunt à Long Terme en date du 20 mars 2007 (tel que modifié par avenants en date des 27 juin 2007, 20 août 2007, 30 novembre 2007, 31 janvier 2008, 13 mai 2009 et 20 avril 2011) au titre duquel des crédits d'un montant en principal de 1 500 millions de livres sterling d'une part, et de 1 965 millions d'euros d'autre part (les « *Crédits à Long Terme* ») ont été mis à disposition de FM et CTG le 28 juin 2007 par Goldman Sachs Credit Partners L.P. et Deutsche Bank AG (succursale de Londres) (ensemble, les « *Prêteurs Initiaux* ») aux fins de (i) rembourser l'encours de la dette financière de TNU SA, TNU PLC et leurs filiales avant mise en œuvre de la restructuration financière de l'entreprise de 2007 et dont le montant en principal au 30 septembre 2006 était de 9,073 milliards d'euros (Dette Senior, Quatrième Tranche de la Dette, Dette Tier 1A, Dette Tier 1 et Dette Tier 2), (ii) financer les paiements en espèces prévus par le plan de sauvegarde au bénéfice des détenteurs de Dette Tier 3 et des titulaires des obligations

Eurotunnel émises avant la mise en œuvre de la restructuration financière de l'entreprise de 2007, et (iii) payer les frais et coûts de la restructuration financière de l'entreprise de 2007, ainsi que certains intérêts dus au titre de l'ancienne dette financière.

Le financement de ces Crédits à Long Terme a été arrangé par Goldman Sachs International et Deutsche Bank AG (succursale de Londres) (les « *Arrangeurs Principaux* »).

Dans le cadre de la gestion des Crédits à Long Terme, une titrisation des prêts ainsi mis à disposition a été effectuée le 20 août 2007.

## 22.4.1 PRINCIPALES STIPULATIONS DE L'EMPRUNT À LONG TERME

### Ventilation des crédits et conditions financières de l'Emprunt à Long Terme

Les Crédits à Long Terme se répartissent de la manière suivante :

- un crédit tranche A<sub>1</sub> libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation britannique ;
- un crédit tranche A<sub>2</sub> libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation française ;
- un crédit tranche B<sub>1</sub> libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche B<sub>2</sub> libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche C<sub>1</sub> libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux variable ; et
- un crédit tranche C<sub>2</sub> libellé en euros, portant intérêt à un taux variable.

Les crédits tranche C<sub>1</sub> et C<sub>2</sub> portant intérêt à taux variable font l'objet d'un contrat de couverture de taux comme indiqué au a) du présent paragraphe.

Le taux d'intérêt moyen pondéré applicable aux Crédits à Long Terme, commissions incluses, calculé sur la base des intérêts et commissions payables au titre de l'Emprunt à Long Terme et de la lettre de commission afférente à la lettre d'engagement des Arrangeurs Principaux du 25 novembre 2006 (telle que modifiée et acceptée le 16 décembre 2006), est estimé à 5,78 % par an (en prenant en compte pour ce calcul les taux en vigueur à la date du présent Document de Référence).

Les décaissements liés aux charges financières de l'Emprunt à Long Terme devraient être de l'ordre de 240 millions d'euros pour 2013 (sur la base des taux d'intérêt en vigueur à la date du présent Document de Référence), les échéances de capital ne commençant à être remboursées qu'à partir de 2013, avec une première échéance de 46 millions d'euros.

Les crédits libellés en livres sterling ont été mis à la disposition de CTG et ceux libellés en euros ont été mis à la disposition de FM.

### Remboursement de l'Emprunt à Long Terme

Les montants prêtés au titre de l'Emprunt à Long Terme seront remboursables selon leurs échéanciers respectifs.

Le remboursement des crédits tranche A<sub>1</sub> et tranche A<sub>2</sub> débutera 11 ans après la date de mise à disposition de ces crédits et s'achèvera au moins 35 ans après la date de signature de l'Emprunt à Long Terme.

Le remboursement des crédits tranche B<sub>1</sub> et tranche B<sub>2</sub> débutera six ans après la date de signature de l'Emprunt à Long Terme.

Le remboursement des crédits tranche C<sub>1</sub> et tranche C<sub>2</sub> débutera respectivement 39 et 34 ans après la date de mise à disposition de ces crédits et s'achèvera en juin 2050.

### Remboursements anticipés de l'Emprunt à Long Terme

Les montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme peuvent faire l'objet d'un remboursement anticipé volontaire à l'initiative de l'emprunteur concerné, moyennant le paiement de primes de remboursement anticipé à des conditions de marché.

Les montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme peuvent également faire l'objet d'un remboursement anticipé obligatoire, dans certaines conditions et proportions, à partir des fonds provenant notamment des indemnités d'assurance, des cessions d'actifs autorisées, d'une expropriation de ces actifs, des indemnités au titre du Contrat de Concession et, dans certains cas, de la trésorerie excédentaire.

Si certains engagements financiers ne sont pas respectés par Groupe Eurotunnel, la trésorerie excédentaire devra (i) pendant les premières années suivant le tirage des Crédits à Long Terme, être versée sur un compte nanti affecté au remboursement anticipé de montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme et (ii) par la suite, être affectée directement audit remboursement, jusqu'à ce que Groupe Eurotunnel respecte à nouveau lesdits engagements financiers.

### Engagements et interdictions au titre de l'Emprunt à Long Terme

L'Emprunt à Long Terme prévoit différents engagements et interdictions classiques pour un crédit de cette nature, à savoir des restrictions relatives :

- à la création ou au maintien de sûretés sur les actifs de Groupe Eurotunnel ;
- à la cession des actifs de Groupe Eurotunnel et à l'acquisition par Groupe Eurotunnel de nouveaux actifs ; et
- à l'octroi de prêts, de sûretés ou de garanties au profit de tierces parties.

Par ailleurs, Groupe Eurotunnel doit, au titre de l'Emprunt à Long Terme, respecter l'engagement financier suivant : à chaque date de référence, le ratio de couverture du service de la dette ne doit pas être inférieur à 1,10 depuis le 28 juin 2012. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé, sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette. GET SA a respecté le ratio de couverture du service de la dette pour l'année 2012.

Si l'Emprunt à Long Terme restreint la possibilité d'accroître l'endettement financier, il autorise, à certaines conditions, la conclusion par Groupe Eurotunnel d'un crédit renouvelable d'un montant maximum de 75 millions d'euros (le « *Crédit Renouvelable* »).

L'Emprunt à Long Terme prévoit la possibilité pour Groupe Eurotunnel de distribuer des dividendes lorsque lesdites distributions sont effectuées à partir de la trésorerie excédentaire (telle que définie dans l'Emprunt à Long Terme) ou sur des fonds provenant d'une cession autorisée au titre de l'Emprunt à Long Terme (dans la mesure où ces fonds n'ont pas à être affectés à un remboursement anticipé obligatoire), à condition qu'aucun défaut ne soit en cours au titre de l'Emprunt à Long Terme et que le ratio de couverture du service de la dette ne soit pas inférieur à 1,25. Pour les besoins de ce test, ledit ratio est calculé sur une période glissante de 12 mois, sur une base consolidée appréciée (i) au niveau des emprunteurs et garants des Crédits à Long Terme pour ce qui concerne le calcul de la trésorerie disponible pour le service de la dette et (ii) au niveau de Groupe Eurotunnel pour ce qui concerne le calcul du service de la dette (l'amortissement étant calculé en fonction du maximum (i) d'un amortissement hypothétique basé sur une annuité et (ii) de l'amortissement contractuel). Le non-respect de ce ratio à une date de test semestrielle ne constituerait pas un cas de défaut mais entraîne des restrictions sur l'utilisation de la trésorerie excédentaire disponible du Groupe à la date du prochain paiement d'intérêts au titre de l'Emprunt à Long Terme, et ceci jusqu'à ce que cet engagement financier soit de nouveau respecté. En effet, lorsque ces conditions ne sont pas respectées à une date de paiement d'intérêt au titre de l'Emprunt à Long Terme, la trésorerie et les fonds excédentaires sont versés sur un compte affecté aux dépenses d'investissement dites de « capex ». Le non-respect de cet engagement financier à trois dates de test semestrielles consécutives entraîne le déclenchement de la clause de remboursement anticipé obligatoire aux termes de laquelle la trésorerie excédentaire disponible du Groupe doit servir au remboursement anticipé de l'Emprunt à Long Terme jusqu'à ce que le ratio soit à nouveau respecté.

### Cas de défaut et exigibilité anticipée

L'Emprunt à Long Terme comporte différents cas de défaut, dont la survenance, après écoulement d'un délai dans certains cas, permet aux prêteurs de prononcer l'exigibilité anticipée des Crédits à Long Terme, de réaliser les sûretés décrites ci-après ou de demander la mise en œuvre de la faculté de substitution dans les conditions prévues dans le Contrat de Concession telles que décrites au paragraphe 22.2.5 du présent Document de Référence.

Ces cas de défaut couvrent notamment :

- tout défaut de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- un manquement à l'une des stipulations de l'Emprunt à Long Terme, de l'Accord Inter-crédanciers ou des documents y afférents ; ces stipulations imposent notamment des limitations relatives à l'endettement, aux acquisitions, ventes et autres transferts, aux fusions, aux prêts, aux garanties et à l'octroi de nouvelles sûretés par les sociétés membres de Groupe Eurotunnel et incluent en particulier :
  - (i) un engagement financier au titre duquel GET SA est tenu d'assurer qu'à chaque date semestrielle de test postérieure au 31 décembre 2007, le ratio du flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles sur le coût total du service de la dette résultant des Crédits à Long Terme n'est pas inférieur à 1,10 depuis le 28 juin 2012, ledit ratio étant calculé par référence à la période des douze mois précédant la date de test ; et
  - (ii) certains engagements liés au traitement fiscal de Groupe Eurotunnel et dont le non-respect est raisonnablement susceptible d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou de Groupe Eurotunnel ;
- une déclaration ou affirmation faite ou réputée l'être par un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme, ou de tout autre document de financement y afférent ou tout autre document remis par ou pour le compte d'un emprunteur ou d'un garant au titre desdits documents de financement (qui contiennent des déclarations et des affirmations usuelles pour ce type de financement), qui s'avère avoir été erronée ou trompeuse au moment où elle a été faite ou réputée l'avoir été ;
- la survenance d'un défaut croisé au titre de tout autre endettement (supérieur à un certain montant) de l'une quelconque des sociétés membres de Groupe Eurotunnel (à l'exception de GET SA) ;

- la cessation des paiements, l'insolvabilité ou l'ouverture d'une procédure collective relative à l'un quelconque des emprunteurs ou garants au titre de l'Emprunt à Long Terme ;
- l'illégalité ou l'invalidité de l'Emprunt à Long Terme, des sûretés y afférentes ou de la subordination créée au titre de l'Accord Inter-créanciers ;
- l'impossibilité définitive d'exploiter le Tunnel ou la destruction du Tunnel ou la cessation d'une partie substantielle de ses activités par un emprunteur ou un garant ;
- un garant cesse d'être une filiale à 100 % de Groupe Eurotunnel SA ;
- une action ou une omission de la France ou du Royaume-Uni de nature à rendre un emprunteur ou un garant au titre de l'Emprunt à Long Terme incapable de remplir ses obligations au titre de l'Emprunt à Long Terme et des documents y afférents ; et
- la survenance d'un litige (ou d'une procédure similaire) à l'encontre d'une société membre de Groupe Eurotunnel ou de ses actifs, dont l'issue est raisonnablement susceptible d'être défavorable à cette société et d'affecter substantiellement la situation financière de FM, CTG ou Groupe Eurotunnel.

L'Emprunt à Long Terme prévoit en outre qu'aucun cas de défaut ne sera réputé être survenu à raison de (i) l'ouverture de la Procédure de Sauvegarde au bénéfice de certaines sociétés du groupe TNU ou la réalisation du Plan de Sauvegarde, (ii) l'initiation ou la poursuite d'un procès (y compris devant les juridictions d'appel) avant la date de mise à disposition de l'Emprunt à Long Terme ayant pour objet de contester la validité de la Procédure de Sauvegarde ou du Plan de Sauvegarde, (iii) tout acte ou omission d'une société du groupe TNU soumise à la Procédure de Sauvegarde, requis au titre des dispositions légales relatives au Plan de Sauvegarde ou qui intervient dans le cadre de la réalisation du Plan de Sauvegarde, et (iv) tout défaut de paiement par une société du groupe TNU d'une somme due lorsque ledit paiement n'a pas été effectué en raison d'une interdiction pesant sur cette société au titre des dispositions légales relatives au Plan de Sauvegarde.

L'Emprunt à Long Terme comporte également d'autres cas de défaut usuels pour ce type de financement.

#### a) Modalités de couverture de l'Emprunt à Long Terme

FM et CTG ont conclu chacune, avant le tirage de l'Emprunt à Long Terme, divers accords de couverture afin de couvrir leurs risques respectifs de fluctuation de taux d'intérêt liés à leurs obligations de paiement au titre de l'Emprunt à Long Terme comme indiqué en note U.2 des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

#### b) Accord Inter-créanciers

Groupe Eurotunnel a conclu, avant le tirage de l'Emprunt à Long Terme, un accord avec ses créanciers bancaires et ses créanciers intragroupe titulaires de créances intragroupe (l'« *Accord Inter-créanciers* ») ayant pour effet de subordonner les créanciers intragroupe aux créanciers bancaires.

L'Accord Inter-créanciers prévoit également que les garanties et sûretés décrites ci-dessous sont détenues par l'intermédiaire d'un « *Security Trustee* » au bénéfice des prêteurs de l'Emprunt à Long Terme et, ultérieurement si celui-ci est conclu, du Crédit Renouvelable.

## 22.4.2 GARANTIES ET SÛRETÉS ATTACHÉES À L'EMPRUNT À LONG TERME

—

#### Garanties

Au titre de l'Accord Inter-créanciers, GET SA, FM, EFL, CTG, ESGIE, Eurotunnel SE, ESL, EurotunnelPlus Limited et Gamond Insurance Company (les « *Garants Initiaux* ») garantissent solidairement les obligations de FM et CTG, en leur qualité d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme à l'égard des Prêteurs Initiaux, des arrangeurs, des Agents et des contreparties de couverture de l'Emprunt à Long Terme. EGP, TNU SA, et TNU PLC, qui avaient chacun la qualité de Garant Initial, ont été absorbés par GET SA, et EurotunnelPlus Distribution SAS, également Garant Initial, a été absorbé par Eurotunnel SE.

L'Emprunt à Long Terme prévoit que, postérieurement à sa conclusion, certaines sociétés membres de Groupe Eurotunnel (autres que les Garants Initiaux) devront également devenir garantes de l'Emprunt à Long Terme si, notamment, leur contribution à l'excédent brut d'exploitation, à la valeur brute des actifs ou au chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel augmente au delà d'un certain seuil prédéfini.

A la garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux ont consenti des sûretés dont le périmètre et les modalités, à la différence de celles conférées dans le cadre de la dette antérieure à la restructuration financière de l'entreprise en 2007, ont été définis de façon à tenir compte des nécessités opérationnelles de Groupe Eurotunnel.

### **Sûretés de droit français consenties par Groupe Eurotunnel**

En garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux détenant des actifs français ont consenti les sûretés suivantes :

- i) cessions de créances professionnelles à titre de garantie au titre desquelles, d'une part, FM cède ses créances commerciales à l'encontre des transporteurs fret et des autocaristes et, d'autre part, les sociétés membres de Groupe Eurotunnel cèdent certaines créances résultant de contrats accessoires à l'exploitation du Tunnel, telles les créances résultant de la Convention d'Utilisation et des polices d'assurance ;
- ii) hypothèques non enregistrées portant sur les principaux actifs immobiliers appartenant aux sociétés membres de Groupe Eurotunnel et non affectés de projets de développement à court ou moyen terme ;
- iii) gage sans dépossession du matériel roulant ;
- iv) nantissement de l'intégralité des comptes bancaires ouverts en France au nom des emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ;
- v) nantissement des actions ou parts de la plupart des sociétés membres de Groupe Eurotunnel détenues par les emprunteurs et garants de l'Emprunt à Long Terme ; et
- vi) nantissement des principales marques de Groupe Eurotunnel.

### **Sûretés de droit anglais consenties par Groupe Eurotunnel**

En garantie de leurs obligations d'emprunteur au titre de l'Emprunt à Long Terme ou de garant au titre de l'Accord Inter-créanciers, les Garants Initiaux ont consenti chacun une sûreté grevant l'ensemble de leurs biens existant à la date de la conclusion de l'Emprunt à Long Terme et de leurs biens futurs.

### **Sûretés portant sur les autres actifs de Groupe Eurotunnel**

Les actions de la plupart des sociétés membres de Groupe Eurotunnel qui ne sont pas grevées par les sûretés décrites ci-dessus (à l'exception des actions d'Europorte SAS et ses filiales) ont été nanties pour sûreté des obligations des emprunteurs au titre de l'Emprunt à Long Terme et des garants au titre de l'Accord Inter-créanciers.

## 22.5. MASTER INTRA-GROUP DEBT AGREEMENT

Il existait entre les différentes sociétés du Groupe des dettes intra-groupes. Un certain nombre d'entre elles étaient matérialisées par des contrats, conclus entre 2007 et 2009 dans le cadre de la restructuration financière ou de la simplification de la structure du Groupe (les « Dettes Intra-Groupe »). Certaines des Dettes Intra-Groupe contractées en 2007 ont été réorganisées en 2009, dans le cadre des opérations préalables à la fusion par voie d'absorption de TNU SA par GET SA, ce qui a donné lieu à la conclusion de nouveaux contrats de prêt intra-groupe.

Les Dettes Intra-Groupe, parce qu'elles avaient été contractées sur une période s'étendant de 2007 à 2009, et réorganisées pour partie en 2009, présentaient des caractéristiques différentes, qu'il s'agisse de leur taux d'intérêt ou de leur maturité. Cette situation complexifiait la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe.

Les sociétés du Groupe ont donc conclu un contrat intitulé Master Intra-Group Debt Agreement ayant notamment pour objet l'harmonisation (i) du régime des comptes courants entre les sociétés du Groupe, (ii) des taux d'intérêt des différentes Dettes Intra-Groupe et (iii) dans la mesure du possible des autres conditions de ces Dettes Intra-Groupe, afin de faciliter la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe et de refléter la politique financière entre les sociétés du Groupe.

## 22.6. AFFRETEMENT DE NAVIRES

Le 11 juin 2012, le tribunal de commerce de Paris a autorisé, par voie d'ordonnance, le liquidateur de la société SeaFrance, à céder au Groupe les trois navires de l'ex-compagnie maritime en liquidation judiciaire depuis le 9 janvier 2012. Groupe Eurotunnel a acquis les navires Berlioz, Rodin et Nord-Pas-de-Calais, ainsi que divers actifs pour 65 millions d'euros, avec une mesure d'inaliénabilité des navires pendant une durée de cinq ans sur la base des dispositions de l'article L 641-10 du Code de commerce. L'acquisition des navires a été réalisée par l'intermédiaire de trois filiales de GET SA, les sociétés Euro-TransManche SAS, 3 Euro-TransManche 3 Be et Euro-TransManche 3 NPC.

En 2012, l'exploitation commerciale des navires s'est structurée autour d'une chaîne d'affrètements maritimes, ayant pour base un affrètement coque nue au bénéfice de la SCOP SeaFrance.

Aux termes du contrat d'affrètement coque nue le fréteur (celui qui donne en location) s'engage à mettre à la disposition de l'affrèteur (le locataire) un navire pour un temps défini sans armement, ni équipage. Trois chartes-parties coque-nue ont ainsi été signées entre les sociétés propriétaires des navires et la SCOP SeaFrance. Aux termes de ces chartes, les sociétés Euro-TransManche SAS, 3 Euro-TransManche 3 Be et Euro-TransManche 3 NPC ont confié l'armement et la gestion nautique des navires à la SCOP SeaFrance, cette dernière s'interdisant tout sous-affrètement des navires, ainsi que toute exploitation commerciale qui ne seraient pas préalablement agréés par les premières. L'affrèteur garantit en outre le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire.

MyFerryLink SAS sous-affrète la capacité des navires afin d'assurer la commercialisation de la prestation de transport maritime auprès des tiers. La commercialisation des traversées fret est réalisée directement par MyFerryLink SAS, tandis que la commercialisation des traversées passagers est sous-traitée à la société Dover Calais Ferries LTD.

MyFerryLink SAS n'a aucune participation au capital de la SCOP et aucun droit de veto relatif aux décisions stratégiques de cette dernière. MyFerryLink SAS achète les traversées à la SCOP et commercialise ces services. MyFerryLink SAS emploie le personnel commercial et administratif et décide seul de la stratégie commerciale. La SCOP n'agit qu'en tant que prestataire extérieur/sous-traitant qui réalise la mise en œuvre des services de traversée, alors que Groupe Eurotunnel détient la propriété des navires, tire les bénéfices de cette activité et en subit les pertes éventuelles.

## 23. INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS

Néant.

## 24. DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC

### 24.1. LIEUX OÙ PEUVENT ÊTRE CONSULTÉS LES DOCUMENTS ET RENSEIGNEMENTS RELATIFS À GET SA

L'ensemble des documents sociaux de GET SA devant être mis à la disposition des actionnaires est, selon le cas, accessible sur le site internet de GET SA ([www.eurotunnelgroup.com](http://www.eurotunnelgroup.com)) ou peut être consulté, sur support papier, aux horaires de bureau, au siège social de GET SA (3 rue La Boétie 75008 Paris).

### 24.2. AUTRES INFORMATIONS

#### **Analystes et investisseurs**

Responsable : Michael Schuller

Téléphone : + 44 (0) 1303 288719

Email : [michael.schuller@eurotunnel.com](mailto:michael.schuller@eurotunnel.com)

#### **Actionnaires individuels**

Téléphone : 0810 627 627 (France)

0845 600 6634 (Royaume-Uni)

Email : [info.actionnaires@eurotunnel.com](mailto:info.actionnaires@eurotunnel.com) ou [shareholder.info@eurotunnel.com](mailto:shareholder.info@eurotunnel.com)

#### **Questions d'ordre général**

Email : [CommunicationInternet@eurotunnel.com](mailto:CommunicationInternet@eurotunnel.com)



# 25. INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

TABLEAU DES PARTICIPATIONS AU 31 DÉCEMBRE 2012

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL <sup>(1)</sup>
				La société holding <sup>(1)</sup>	Les filiales <sup>(1)</sup>	
France Manche SA	3 rue La Boétie 75008 Paris France	France	Exploitation de la Liaison Fixe	100		100
The Channel Tunnel Group Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Exploitation de la Liaison Fixe	100		100
Eurotunnel Services GIE	3 rue La Boétie 75008 Paris France	France	Gestion du personnel en France	38	62	100
Eurotunnel Services Limited	Citypoint, One Ropemaker Street, London EC2Y 9AH, United Kingdom	Royaume-Uni	Gestion du personnel au Royaume-Uni		100	100
Europorte SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Opérateur ferroviaire	100		100
Europorte Channel SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Tractionnaire		100	100
Socorail SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Exploitation d'installations ferroviaires		100	100
Europorte Proximité SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Transport ferroviaire de marchandises		100	100
Europorte France SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Transport de fret ferroviaire		100	100

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		
				La société holding <sup>(1)</sup>	Les filiales <sup>(1)</sup>	TOTAL <sup>(1)</sup>
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Développement immobilier <sup>(2)</sup>		100	100
Euro-Immo GET SAS	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Développement immobilier <sup>(2)</sup>		100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS (« CIFFCO »)	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Formation professionnelle continue		100	100
Euro-TransManche Holding SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs	95	5	100
Euro-TransManche 3	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche 3Be	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
Euro-TransManche 3NPC	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
MyFerryLink SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'actifs		100	100
EuroSco SAS	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Gestion de parc de matériel ferroviaire		100	100
Cheriton Leasing Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement <sup>(2)</sup>	100		100
Cheriton Resources 1 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 2 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100

## 25. INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL <sup>(1)</sup>
				La société holding <sup>(1)</sup>	Les filiales <sup>(1)</sup>	
Cheriton Resources 3 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 6 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 7 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 8 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 9 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Cheriton Resources 10 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Cheriton Resources 11 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Cheriton Resources 12 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100
Cheriton Resources 13 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement <sup>(2)</sup>		100	100
Cheriton Resources 14 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement		100	100
Cheriton Resources 15 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement <sup>(2)</sup>		100	100

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL <sup>(1)</sup>
				La société holding <sup>(1)</sup>	Les filiales <sup>(1)</sup>	
Cheriton Resources 16 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
Eurotunnel Agent Services Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Activité financière	100		100
Eurotunnel Developments Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Développement Immobilier <sup>(2)</sup>	100		100
Le Shuttle Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Orbital Park Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Développement immobilier <sup>(2)</sup>		100	100
London Carex Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100
Eurotunnel Finance Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Activité financière	79	21	100
Eurotunnel Financial Services Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Revente de produits d'assurance		100	100
Gamond Insurance Company Limited	Maison Trinity Trinity Square St Peter Port Guernsey Channel Islands	Guernesey	Société d'assurance captive		100	100
Eurotunnel Trustees Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
MyFerryLink Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Gestion d'actifs		100	100

## 25. INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL <sup>(1)</sup>
				La société holding <sup>(1)</sup>	Les filiales <sup>(1)</sup>	
Eurotunnel SE	Avenue Louise 65, boîte 11, 1050 Bruxelles Belgique	Belgique	Centralisation, gestion et développement vente de billets fret		100	100
EurotunnelPlus Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Vente de billet fret <sup>(2)</sup>		100	100
EurotunnelPlus GmbH	Axel-Springer-Platz 3, 20355 Hamburg Allemagne	Allemagne	Vente de billet fret <sup>(2)</sup>		100	100
GB Railfreight Limited	15-25 Artillery Lane, London E1 7HA, Royaume Uni	Royaume-Uni	Opérateur de fret ferroviaire		100	100
GET Elec Limited (ex GET Rail Ltd)	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Participation au projet ElecLink	100		100

<sup>(1)</sup> Hors actions détenues par les administrateurs.

<sup>(2)</sup> Les sociétés indiquées n'ont pas eu d'activité significative en 2012.

# 26. DEFINITIONS

<b>Actions</b>	désigne les actions ordinaires de Groupe Eurotunnel SA admises aux négociations sur le marché de référence Euronext Paris et également admises à titre <i>standard</i> sur la Liste Officielle ( <i>Official List</i> ) de l'autorité de marché britannique (UKLA) et aux négociations sur NYSE Euronext Londres ;
<b>AMF</b>	désigne l'Autorité des marchés financiers, organisme public indépendant, doté de la personnalité morale, créée par la loi n° 2003-706 de sécurité financière du 1 <sup>er</sup> août 2003 et qui a, notamment, pour missions de veiller à la protection de l'épargne investie dans les instruments financiers, à l'information des investisseurs et au bon fonctionnement des marchés d'instruments financiers ;
<b>Bons 2007</b>	désigne les bons de souscription d'Actions émis en 2007, dont la période d'exercice s'est terminée le 31 décembre 2011, conformément à la Note d'Opération 2007 et radiés du marché NYSE Euronext Paris le 02 janvier 2012 avant l'ouverture des marchés ;
<b>BRB</b>	désigne <i>British Railways Board</i> ;
<b>CDI</b>	désigne les certificats de dépôt Crest ( <i>Crest Depositary Interest</i> ) représentant des Actions ou, le cas échéant, des Bons 2007 ;
<b>CIFFCO</b>	désigne la société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale ;
<b>CIG</b>	désigne la commission intergouvernementale, dont les membres sont nommés en nombre égal par les gouvernements britannique et français, mise en place en vertu du Traité de Cantorbéry et du Contrat de Concession afin de superviser pour le compte des Etats la construction et, désormais, l'exploitation du Système ;
<b>Code Afep / Medef</b>	désigne les principes de gouvernement d'entreprise résultant de la consolidation du rapport de l'Afep et du Medef d'octobre 2003, de leurs recommandations de janvier 2007 et d'octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés cotées et de leur recommandation d'avril 2010 sur le renforcement de la présence des femmes dans les conseils ;
<b>Comité de Coordination de la Concession</b>	désigne l'organe commun prévu à l'article 18 du Contrat de Concession composé de membres désignés par les Concessionnaires ;
<b>Comité de Sécurité</b>	désigne le comité créé conformément au Traité de Cantorbéry et au Contrat de Concession ayant pour but de conseiller et d'assister la CIG sur toutes questions concernant la sécurité de la construction et de l'exploitation du Système ;
<b>Concession</b>	désigne la concession objet du Contrat de Concession ;
<b>Concessionnaire(s)</b>	désigne FM et CTG, les concessionnaires au titre du Contrat de Concession ;
<b>Contrat de Concession</b>	désigne le contrat de concession du 14 mars 1986, modifié, entre les Etats, d'une part, et les Concessionnaires, d'autre part, aux termes duquel les Etats ont conféré aux Concessionnaires le droit et l'obligation d'assurer la conception, le financement, la construction et l'exploitation, du Tunnel sous la Manche jusqu'en 2086 ;

<b>Convention d'Utilisation</b>	désigne la convention d'utilisation ferroviaire conclue le 29 juillet 1987 entre les Concessionnaires et les Réseaux, régissant les relations entre Groupe Eurotunnel et les Réseaux et définissant les bases sur lesquelles les Réseaux utiliseront le Système pendant la durée du contrat ;
<b>CTG</b>	désigne The Channel Tunnel Group Limited, une société de droit anglais détenue à 100 % par GET SA ;
<b>Détroit</b>	désigne toute liaison de fret et de passagers reliant Douvres, Folkestone ou Ramsgate à Calais, Boulogne-sur-Mer, Ostende ou Dunkerque ;
<b>Dette</b>	désigne la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme ;
<b>Développement durable</b>	désigne un mode de développement économique cherchant à concilier le progrès économique et social et la préservation de l'environnement, considérant ce dernier comme un patrimoine à transmettre aux générations futures. Le principe du développement durable consiste à développer ses activités en tenant compte de leurs impacts à court, moyen et long terme sur l'environnement, les conditions sociales et l'éthique ;
<b>Document de Référence</b>	désigne le présent document de référence relatif à Groupe Eurotunnel SA ;
<b>Document de Référence 2010</b>	désigne le document de référence relatif à Groupe Eurotunnel SA enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 4 mars 2011 sous le numéro R. 11-94 ;
<b>Document de Référence 2011</b>	désigne le document de référence relatif à Groupe Eurotunnel SA enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 1 mars 2012 sous le numéro D. 12-0120 ;
<b>EPC</b>	désigne Europorte Channel SAS ;
<b>EFL</b>	désigne Eurotunnel Finance Limited, société de droit anglais ;
<b>EGP</b>	désigne Eurotunnel Group UK PLC, une société de droit anglais absorbée le 31 octobre 2010 par GET SA ;
<b>Emprunt à Long Terme</b>	désigne l'emprunt à long terme dont les principales caractéristiques sont décrites au paragraphe 22.4.1 du présent Document de Référence ;
<b>Entreprise(s) Ferroviaire(s)</b>	désigne une entreprise titulaire d'une licence, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer ;
<b>EPF</b>	désigne Europorte France SAS ;
<b>EPP</b>	désigne Europorte Proximité SAS ;
<b>ESGIE</b>	désigne Eurotunnel Services GIE ;
<b>ESL</b>	désigne Eurotunnel Services Limited ;
<b>États</b>	désigne la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;
<b>Europorte SAS</b>	désigne la société Europorte, société holding de l'ensemble des sociétés Europorte ;
<b>Europorte</b>	désigne l'ensemble des activités d'opérateur fret ferroviaire et connexes, exercées par Europorte SAS et ses filiales ;
<b>Eurostar</b>	désigne le nom commercial adopté par la SNCF, Eurostar UK Ltd et la SNCB pour l'exploitation commune des services de trains directs de passagers à grande vitesse entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni ;
<b>Euro-TransManche</b>	désigne l'ensemble des activités maritimes exercées par Euro-TransManche SAS et ses filiales
<b>FM</b>	désigne France Manche SA, société Concessionnaire de droit français détenue à 100 % par GET SA ;
<b>Free Cash Flow</b>	désigne le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles diminué du flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement (retraité) et du flux de trésorerie net relatif

	au service de la dette (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 présent Document de Référence ;
<b>GBRf</b>	désigne GB Railfreight Limited, une société de droit anglais détenue à 100 % par Europorte SAS ;
<b>GET SA</b>	désigne la société Groupe Eurotunnel SA ;
<b>Groupe Eurotunnel / le Groupe</b>	désigne le groupe de sociétés constitué de GET SA et de ses filiales ;
<b>GSM-R</b>	désigne <i>Global System for Mobile communication – Railways</i> , un standard de communication sans fil basé sur la technologie GSM et développé spécifiquement pour les applications et les communications ferroviaires ;
<b>High Speed 1 / HS1</b>	désigne la ligne à grande vitesse et ses infrastructures, entre Londres et l'extrémité britannique du Tunnel ;
<b>Intermodal / Intermodaux</b>	désigne conteneurs ou caisses mobiles transportés par train d'un terminal à un autre, puis transférés sur un autre mode de transport (bateau, route, etc.), également dénommé « transport combiné » ;
<b>Intervalle</b>	désigne les parties de chaque tunnel ferroviaire comprises entre le portail d'entrée et une Traversée Jonction, ou entre les deux Traversées-Jonctions ;
<b>Liaison Fixe</b>	désigne la liaison fixe transmanche ;
<b>Lift-On / Lift-Off</b>	désigne la méthode de chargement vertical à l'aide de grues (conteneurs et caisses mobiles), autrement dénommée « levage » ;
<b>Navettes</b>	désigne les Navettes Camions et les Navettes Passagers ;
<b>Navettes Camions</b>	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Camions ;
<b>Navettes Passagers</b>	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Passagers ;
<b>Network Statement</b>	désigne le document publié annuellement par Eurotunnel et précisant les conditions d'accès à son réseau ferroviaire ;
<b>ORA</b>	désigne les obligations remboursables en Actions ordinaires GET SA émises par EGP dans le cadre du Plan de Sauvegarde et qui ont été admises sur le marché d'Euronext Paris et sur le <i>London Stock Exchange</i> , conformément à la note d'opération 2007, visée le 4 avril 2007 par l'AMF, visa n° 07-113 ;
<b>ORA I</b>	désigne la première série d'ORA divisée en trois tranches : T1, T2 et T3 ;
<b>ORA II</b>	désigne la deuxième série d'ORA constituée d'une seule tranche ;
<b>Procédure de Sauvegarde</b>	désigne la procédure de sauvegarde ouverte au bénéfice de 17 sociétés du groupe TNU le 2 août 2006, dans le cadre de laquelle a été opérée la restructuration financière de l'entreprise, en application du plan de sauvegarde arrêté par le tribunal de commerce de Paris le 15 janvier 2007, qui en a constaté la complète exécution le 23 décembre 2008 ;
<b>Ratio d'Endettement à Long Terme</b>	désigne le rapport entre les dettes financières à long terme diminuées de la valeur des obligations à taux variable achetées par le Groupe, et les immobilisations corporelles. Le calcul est présenté en section 10.7 du présent Document de Référence ;
<b>Réseaux</b>	désigne, ensemble, la SNCF et BRB ;
<b>Réseau Ferroviaire</b>	désigne le réseau ferroviaire situé dans le périmètre de la Concession ;
<b>RFF</b>	désigne Réseau Ferré de France, EPIC propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en France ;
<b>Roll-On / Roll-Off</b>	désigne la méthode de chargement horizontal sur roues (camions et remorques), autrement dénommée « roulage » ;



<b>RSE ou Responsabilité sociétale des entreprises</b>	désigne la pratique d'intégration volontaire par les entreprises des préoccupations sociales, environnementales, et économiques dans leurs activités et dans leurs interactions avec leurs parties prenantes ;
<b>SAFE</b>	désigne les stations d'attaque contre le feu, zones aménagées du Tunnel destinées à faciliter la maîtrise d'incendie ;
<b>Service Navettes</b>	désigne le Service de Navettes Passagers et le Service de Navettes Camions ;
<b>Service Navettes Camions</b>	désigne le service de fret routier de Groupe Eurotunnel qui permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des camions placés sur des Navettes ;
<b>Service Navettes Passagers</b>	désigne le service passagers de Groupe Eurotunnel qui permet de transporter entre la France et le Royaume-Uni des automobiles, caravanes, camping cars, autocars, motos et remorques (et leurs passagers), à bord de Navettes ;
<b>Services de Trains de Fret</b>	désigne les services de trains de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni exploités par des entreprises ferroviaires telles que la SNCF, DB Schenker, Europorte, et potentiellement tout opérateur de trains de marchandises en libre accès ;
<b>SGS</b>	désigne le « Système de Gestion de la Sécurité » ;
<b>SNCB</b>	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;
<b>SNCF</b>	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;
<b>Système</b>	désigne l'ensemble formé par le Tunnel ainsi que les terminaux, les équipements fixes et les installations annexes ;
<b>TNU</b>	désigne le groupe de sociétés constitué de TNU SA et de TNU PLC ;
<b>TNU PLC</b>	désigne la société TNU PLC, anciennement Eurotunnel P.L.C. absorbée par GET SA le 31 octobre 2010 et corrélativement dissoute ;
<b>TNU SA</b>	désigne la société TNU SA, anciennement Eurotunnel SA, absorbée par GET SA le 6 mai 2009 et corrélativement dissoute ;
<b>Traité de Cantorbéry</b>	désigne le Traité signé entre la France et le Royaume-Uni le 12 février 1986 et ratifié le 29 juillet 1987, autorisant la construction et l'exploitation par des concessionnaires privés de la Liaison Fixe ;
<b>Traversée-Jonction</b>	désigne l'une des deux communications ferroviaires permettant le passage des trains et Navettes d'un tunnel ferroviaire à l'autre, notamment durant les opérations de maintenance ou de rénovation. Les deux Traversées-Jonctions divisent les tunnels ferroviaires en trois sections chacun ;
<b>TSRA</b>	désigne les titres subordonnés remboursables en actions émis par GET SA conformément à la note d'opération ayant reçu de l'AMF le 20 février 2008 le visa n° 08-032 et intégralement remboursés en actions ;
<b>Tunnel</b>	désigne les deux tunnels ferroviaires parallèles et le tunnel de service sous la Manche.

# ANNEXE I. RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE GROUPE EUROTUNNEL SA

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Groupe Eurotunnel SA et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Il appartient au Président d'établir et de soumettre à l'approbation du conseil d'administration un rapport rendant compte des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place au sein de la société et donnant les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce relatives notamment au dispositif en matière de gouvernement d'entreprise.

Il nous appartient :

- de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, et
- d'attester que ce rapport comporte les autres informations requises par l'article L. 225-37 du Code de commerce, étant précisé qu'il ne nous appartient pas de vérifier la sincérité de ces autres informations.

Nous avons effectué nos travaux conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France.

**Informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière**

Les normes d'exercice professionnel requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président.

Ces diligences consistent notamment à :

- prendre connaissance des procédures de contrôle interne et de gestion des risques relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière sous-tendant les informations présentées dans le rapport du Président ainsi que de la documentation existante ;
- prendre connaissance des travaux ayant permis d'élaborer ces informations et de la documentation existante ;
- déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations concernant les procédures de contrôle interne et de gestion des risques de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière contenues dans le rapport du Président du conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

**Autres informations**

Nous attestons que le rapport du Président du conseil d'administration comporte les autres informations requises à l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 mars 2013

Courbevoie, le 20 mars 2013

KPMG Audit  
*Département de KPMG SA*

Mazars

Philippe Cherqui  
*Associé*

Jean-Marc Deslandes  
*Associé*

# ANNEXE II. RAPPORT SPÉCIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS RÉGLEMENTÉS

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

Il nous appartient de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles des conventions et engagements dont nous avons été avisés ou que nous aurions découverts à l'occasion de notre mission, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé ni à rechercher l'existence d'autres conventions et engagements. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Par ailleurs, il nous appartient, le cas échéant, de vous communiquer les informations prévues à l'article R. 225-31 du Code de commerce relatives à l'exécution, au cours de l'exercice écoulé, des conventions et engagements déjà approuvés par l'assemblée générale.

Nous avons mis en œuvre les diligences que nous avons estimé nécessaires au regard de la doctrine professionnelle de la Compagnie nationale des commissaires aux comptes relative à cette mission. Ces diligences ont consisté à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

## CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS SOUMIS A L'APPROBATION DE L'ASSEMBLEE GENERALE

### Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice écoulé

En application de l'article L. 225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements suivants qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

#### ➤ Conventions et engagements avec des sociétés ayant des dirigeants communs

*Accord de prêt pour le financement du projet ElecLink*

Nature, objet et modalités :

Dans le cadre du financement du projet Eleclink, Groupe Eurotunnel SA (GET SA) et Star Capital et leurs entités ad hoc respectives, GET Elec Limited et LinkStar Sàrl – détenant respectivement 49 % et 51 % du capital d'ElecLink Limited – ont signé le 13 janvier 2012 un accord de prêt sans intérêt au profit d'ElecLink Limited.

Cet accord a été autorisé par le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA du 13 janvier 2012.

Groupe Eurotunnel SA a accordé un prêt à sa filiale à 100 % GET Elec Limited afin que celle-ci effectue le prêt à ElecLink Limited.

Au 31 décembre 2012, le montant de l'encours de prêt comptabilisé chez Groupe Eurotunnel SA au profit de GET Elec Limited s'élève à 1 087 milliers d'euros, soit 49 % du prêt total accordé par les partenaires à ElecLink Limited.

Personne concernée : Jacques Gounon est Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de GET Elec Limited et d'ElecLink Limited.

**Convention de gestion de trésorerie entre Franche-Manche, Groupe Eurotunnel SA, Eurotunnel Services GIE et Eurotunnel SE**

Nature, objet et modalités :

Dans le cadre du mécanisme de « cash-pooling » mis en place au sein du Groupe, Franche-Manche (FM), qui assure les fonctions de trésorier du Groupe, a conclu une convention de gestion de trésorerie avec Groupe Eurotunnel SA, Eurotunnel Services GIE et Eurotunnel SE pour une durée indéterminée.

Cette convention, autorisée par le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA du 20 juillet 2012, prévoit une rémunération au taux EONIA du premier jour du mois concerné avec une marge de 1 point.

Cette convention, signée en 2013, n'a produit aucun effet sur l'exercice 2012.

Personne concernée : Jacques Gounon est Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM.

➤ **Conventions et engagements avec les actionnaires**

Néant.

➤ **Conventions et engagements avec les dirigeants**

Néant.

**CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS DÉJÀ APPROUVÉS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE**

En application de l'article R. 225-30 du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et engagements suivants, déjà approuvés par l'assemblée générale au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours de l'exercice écoulé.

➤ **Conventions et engagements avec des sociétés ayant des dirigeants communs**

*Contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement »*

En 2010, Groupe Eurotunnel SA, FM et The Channel Tunnel Group Limited (CTG) ont conclu un contrat intitulé « Master Intra Group Debt Agreement » (le MIGDA) ayant notamment pour objet l'harmonisation (i) du régime des comptes courants entre les sociétés du Groupe, (ii) des taux d'intérêt des différentes dettes intra-groupe et (iii) dans la mesure du possible des autres conditions des dettes intra-Groupe, afin de faciliter la gestion financière et comptable des sociétés du Groupe et d'appliquer une politique financière unique entre les sociétés du Groupe.

En application de ce contrat, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2010, l'intégralité des prêts intra-groupe porte intérêts au taux Eonia plus 1 point pour les sommes exprimées en Euros et Libor plus 1 point pour les sommes exprimées en Livres Sterling.

Le montant des créances et dettes régies par les termes du Master Intra-Group Debt Agreement est précisé dans la note E « Groupe et Associés » de l'annexe aux comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012 :

- Total des créances : 1 805 553 milliers d'euros
- Total des dettes : 639 232 milliers d'euros

Le montant des produits et charges comptabilisés en application du Master Intra-Group Debt Agreement est précisé dans la note N « Intérêts, produits et charges assimilés » de l'annexe aux comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2012 :

- Total des produits : 27 684 milliers d'euros
- Total des charges : 7 201 milliers d'euros

Personnes concernées : Jacques Gounon, Colette Neuville et Robert Rochefort constituaient les administrateurs communs lors de la conclusion de ce contrat.

Au jour de notre rapport, Jacques Gounon est l'unique administrateur concerné (Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM et de CTG).

« Addendum to the Letter of Instruction », *avenant au document intitulé « Letter of Instruction » du 28 juin 2007, dont GET SA est devenue partie, et portant engagements de paiement solidaires ou de contre-garantie de Groupe Eurotunnel SA*

Aux termes d'un document intitulé « Letter of Instruction » mis en place le 28 juin 2007 (la Lettre d'Instruction), les sociétés CTG, Eurotunnel Finance Limited (EFL), FM, TNU SA, TNU PLC, Eurotunnel Services GIE, Eurotunnel Services Limited (ESL), Eurotunnel Developments Limited et EGP (les Signataires) ont demandé à Deutsche Bank AG de garantir, à l'égard de Deutsche Trustee Company Limited, les obligations de paiement qui leur incombent en application de l'« Intercreditor Agreement » aux termes d'un document intitulé « Letter of Guarantee ». En contrepartie de l'émission de la garantie, les Signataires se sont engagés, de manière

irrévocable et inconditionnelle aux termes de la Lettre d'Instruction, à payer au garant le montant maximum mentionné à l'article 4 de la Lettre d'Instruction, à compter de la remise par le garant d'une demande de paiement.

Consécutivement à la réalisation des opérations préalables à la fusion entre GET SA et TNU SA, GET SA a dû devenir partie à la Lettre d'Instruction, et en conséquence de la fusion, être subrogé à TNU SA dans l'ensemble de ses droits et obligations au regard de la Lettre d'Instruction et de la convention-cadre de cession de créances professionnelles à titre de garantie. C'est l'objet de l'avenant à la Lettre d'Instruction conclu le 13 mai 2009 (l'Avenant).

Au titre de cet Avenant, GET SA s'engage solidairement avec les Signataires, à payer au garant tout montant qu'il pourrait être amené à payer au Security Trustee au titre de la garantie.

Cette convention est sans incidence sur les comptes annuels de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Personnes concernées : Jacques Gounon, Colette Neuville et Robert Rochefort constituaient les administrateurs communs lors de la conclusion de cette convention.

Au jour de notre rapport, Jacques Gounon est l'unique administrateur concerné (Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM, CTG, EFL et ESL).

#### *Acte d'indemnisation au profit de Law Debenture Trustees Limited*

Le 26 juin 2007, a été conclu par FM et Law Debenture, et, en qualité de garants par GET SA et CTG et Eurotunnel Plus Limited, un acte d'indemnisation au profit de Law Debenture, prévoyant l'indemnisation de Law Debenture de tout frais que pourrait encourir ce dernier dans le cadre de l'exécution du plan de sauvegarde dont la complète exécution a été constatée par le tribunal de commerce de Paris le 23 décembre 2008 et de la mise en œuvre du règlement livraison de la Réorganisation 2007. L'acte d'indemnisation a été modifié par avenant le 2 octobre 2007.

Cette convention est sans incidence sur les comptes annuels de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Personnes concernées : Jacques Gounon, Colette Neuville et Robert Rochefort constituaient les administrateurs communs lors de la conclusion de cette convention.

Au jour de notre rapport, Jacques Gounon est l'unique administrateur concerné (Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM et de CTG).

#### *Acte d'indemnisation au profit des Agents de CALYON, HSBC Bank Plc et Cimet SAS*

Le 28 juin 2007, a été conclu entre GET SA et FM et CTG filiales détenues intégralement, un Acte d'Indemnisation des Agents, afin de les indemniser contre tous frais et responsabilités qu'ils pourraient encourir dans le cadre d'actions en responsabilité qui seraient intentées contre eux en relation avec les instructions données par les Agents au Security Trustee de donner, au titre de la Réorganisation 2007, la mainlevée des sûretés.

Cette convention est sans incidence sur les comptes annuels de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Personnes concernées : Jacques Gounon, Colette Neuville et Robert Rochefort constituaient les administrateurs communs lors de la conclusion de cette convention.

Au jour de notre rapport, Jacques Gounon est l'unique administrateur concerné (Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM et de CTG).

#### *Accord Inter Créanciers*

Le Prêt à Long Terme prévoit la conclusion par GET SA de l'Accord Inter Créanciers qui est un accord signé en 2007 avec les créanciers bancaires de GET SA et ses créanciers intra groupe titulaires de créances intra groupe à son encontre.

Au titre de l'Accord Inter Créanciers, GET SA a été appelée à garantir solidairement les obligations des emprunteurs au titre du Prêt à Long Terme et les obligations des garants au titre de l'Accord Inter Créanciers, dans la limite des sommes dues ou susceptibles d'être dues (en principal, intérêts, intérêts de retard, commissions, frais, indemnités, accessoires et autres sommes de toute nature) au titre du Prêt à Long Terme et de l'Accord Inter Créanciers. Aux termes de l'Accord Inter Créanciers, ladite garantie a été consentie au Security Trustee pour son compte et pour le bénéfice notamment des prêteurs, des arrangeurs, de l'Agent du Crédit et des contreparties de couverture au titre du Prêt à Long Terme. En outre, GET SA s'est engagée à payer au Security Trustee tous les montants dus par GET SA en qualité de garant au titre des Creditor Documents, au titre d'une obligation indépendante de ses obligations envers les autres Secured Creditors (la Dette Parallèle). Cet Accord Inter Créanciers a également pour effet de subordonner les créanciers intra groupe aux créanciers bancaires. GET SA, FM, EFL, Eurotunnel Services GIE, Eurotunnel Plus Limited et Eurotunnel Services Limited (avec GET SA, les garants initiaux) sont garants solidaires au titre de l'Accord Inter Créanciers.

Cette convention est sans incidence sur les comptes annuels de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Personnes concernées : Jacques Gounon, Colette Neuville et Robert Rochefort constituaient les administrateurs communs lors de la conclusion de cette convention.

Au jour de notre rapport, Jacques Gounon est l'unique administrateur concerné (Président-Directeur général de Groupe Eurotunnel SA et administrateur de FM, de CTG et EFL).

➤ **Conventions et engagements avec les actionnaires**

Néant.

➤ **Conventions et engagements avec les dirigeants**

Néant.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 mars 2013  
KPMG Audit  
*Département de KPMG SA*

Philippe Cherqui  
*Associé*

Courbevoie, le 20 mars 2013  
Mazars

Jean-Marc Deslandes  
*Associé*

# ANNEXE III. NOTE METHODOLOGIQUE RELATIVE AU CHAPITRE 17 RESPONSABILITE SOCIALE DE L'ENTREPRISE

Pour répondre aux obligations réglementaires de l'article 225 de la loi française n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite « Grenelle 2 » et rendre compte de l'intégration de la Responsabilité sociale de l'entreprise au cœur de sa stratégie de développement, Groupe Eurotunnel a mis en place une organisation et un système spécifiques de remontée d'informations et d'indicateurs extra-financiers décrits dans la présente note méthodologique et ci-après dénommés « reporting ».

Le système mis en place constitue un ensemble homogène et cohérent reposant sur un référentiel commun à toutes les entités du Groupe et à tous les indicateurs, qu'ils fassent ou non l'objet d'une vérification par un organisme tiers indépendant accrédité. La création et l'utilisation de cet outil de mesure de la performance RSE correspondent à la volonté du Groupe de permettre :

- l'évaluation globale de la démarche par les observateurs,
- la diffusion d'une information transparente, objective et complète à toutes ses parties prenantes,
- la continuité dans le temps du reporting et son adaptation à l'évolution tant des engagements de Groupe Eurotunnel dans cette matière, que de la réglementation et des attentes des parties prenantes.

## ROLES ET RESPONSABILITES

- **Responsabilité de la direction générale corporate :** Le processus de reporting est placé sous l'égide du directeur général adjoint *corporate* du Groupe et suivi par un comité de pilotage. Leurs principales responsabilités portent sur :
  - la définition des principes de reporting, du périmètre de consolidation et du planning, afin que celui-ci respecte les obligations du calendrier de production du Document de Référence pour l'exercice en question et intègre l'évaluation par un organisme indépendant,
  - la revue annuelle de la pertinence des éléments du référentiel RSE, au vu de l'évolution des contraintes réglementaires, ainsi que des méthodologies applicables,
  - la diffusion à toutes les entités du Groupe d'une note d'organisation précisant notamment les paliers de coordination et de consolidation des informations pour chaque domaine de la RSE (social, sociétal et environnemental) pour chaque segment du Groupe ainsi que par pays (France/Royaume-Uni),
  - l'élaboration et la diffusion de tous les éléments constitutifs du référentiel à toutes les entités,
  - la consolidation des informations reçues de chacune des entités dans un format prédéfini,
  - l'organisation et la mise en œuvre du programme de vérification du processus de reporting dans sa globalité par un organisme tiers indépendant accrédité.

Les informations consolidées sont intégrées dans le rapport de gestion de Groupe Eurotunnel SA pour chaque exercice, et publiées dans le Document de Référence chaque année. Ces informations sont également utilisées pour les besoins de la publication du rapport d'activité et du rapport RSE publiés par le Groupe.



- **Responsabilité des entités du Groupe :** La direction générale de chacune des entités est responsable de :
- la diffusion du référentiel RSE à ses services concernés,
  - la vérification de la bonne application de la procédure de reporting et la véracité des informations communiquées à la direction générale *corporate*,
  - la collecte des informations, à tout le moins durant la période de consolidation retenue, afin d'être en mesure de transmettre les informations requises par la procédure de reporting RSE à la direction générale *corporate* et ce, à la date de consolidation retenue,
  - la réalisation des différents contrôles sur les données collectées,
  - la transmission des données à la direction générale *corporate*,
  - la bonne conservation des éléments de preuve permettant d'établir la véracité des informations transmises et ce, que ces informations soient ou non soumises à une évaluation externe.
- La collecte et la transmission des informations à la direction générale *corporate* sont placées sous la responsabilité :
- des directions des ressources humaines des différentes entités pour les informations sociales,
  - des directions qualité sécurité et environnement des différentes entités pour les informations environnementales,
  - des directions générales des différentes entités pour les informations sociétales.

#### PRINCIPES DU REPORTING

- **Exhaustivité :** Le Groupe s'efforce d'être le plus exhaustif possible et se concentre sur les enjeux sociaux, sociétaux et environnementaux les plus significatifs.
- **Clarté :** Le Groupe est conscient du niveau de connaissance de chacune de ses parties prenantes et s'efforce de présenter une information compréhensible par le plus grand nombre, tout en maintenant un niveau de détail approprié.
- **Précision :** Le Groupe s'efforce de s'assurer de l'exactitude des données publiées, en multipliant les contrôles internes manuels et automatiques.
- **Comparabilité et ajustements sur les données antérieures :** Le Groupe s'efforce de maintenir une homogénéité au fil de ses reportings. Les chiffres présentés sur plusieurs années sont, si nécessaire, retraités à périmètre et méthode de calcul comparables, notamment lorsque cela est susceptible d'entraîner des différences significatives. Par ailleurs, à l'occasion de ces éventuels réajustements, certaines erreurs de reporting commises sur les exercices précédents peuvent être détectées. Si cette situation se présente, les données historiques sont redressées afin de permettre une meilleure interprétation des résultats et des tendances.

#### PÉRIODE DE CONSOLIDATION DU REPORTING RSE

La période retenue pour le reporting annuel des informations sociales et sociétales est l'année civile (du 1<sup>er</sup> janvier 2012 au 31 décembre 2012).

La période retenue pour le reporting annuel des informations environnementales couvre une année glissante (du 1<sup>er</sup> octobre 2011 au 30 septembre 2012), du fait de l'indisponibilité des données et des éléments de preuve auditable dans un délai compatible avec la date de publication du Document de Référence.

#### PERIMETRE DE CONSOLIDATION

La consolidation des données porte sur l'ensemble des entités du Groupe, à l'exception pour l'exercice 2012 des entités constituant le segment maritime MyFerryLink celui-ci n'ayant été mis en place qu'au cours du deuxième semestre 2012.

#### REFERENTIEL

Le référentiel RSE applicable est constitué des éléments suivants :

- note d'organisation de la direction générale *corporate* ;
- procédure de reporting RSE ;
- fiches méthodologiques : chaque indicateur fait l'objet d'une fiche méthodologique décrivant en détail la définition précise de l'indicateur, la chaîne de reporting, les sources d'information, la méthode de calcul à utiliser, l'unité à utiliser et son degré de précision, les éléments de preuve à produire et les éventuels contrôles spécifiques à effectuer ;
- référentiel sociétal ;
- fichier de consolidation permettant la transmission homogène des données chiffrées par les différentes entités à la direction générale *corporate* ;
- présente note méthodologique ;
- fichier de conversion et de calcul des émissions de gaz à effet de serre en tonnes équivalent CO<sub>2</sub> ; et
- calendrier d'intervention de l'organisme tiers indépendant pour l'exercice.

### CHOIX DES INDICATEURS

Les indicateurs ont pour objectif de suivre les engagements pris par le Groupe et les progrès réalisés en termes de performance environnementale et sociale. Ils ont été choisis par le Groupe pour leur pertinence par rapport à ses activités et pour répondre aux attentes des parties prenantes, ainsi qu'aux obligations réglementaires.

Les indicateurs sociaux présentés ont été choisis pour :

- répondre à la politique de gestion des ressources humaines du Groupe concernant le suivi des effectifs et des performances sociales en matière de gestion et de développement des collaborateurs,
- tenir compte des spécificités culturelles et des disparités locales (législations nationales différentes, obligations légales variées, etc.).

Les indicateurs environnementaux présentés ont été choisis pour :

- répondre à la politique environnementale et refléter les démarches de progrès des différentes activités du Groupe ; ces indicateurs sont pertinents vis-à-vis des activités du Groupe,
- permettre de suivre les performances environnementales du Groupe sur ses enjeux environnementaux majeurs.

### CONTRÔLE ET EVALUATION INTERNE

Afin de s'assurer de l'exactitude des informations à la publication des résultats, des contrôles sont effectués aux différents stades du processus de reporting.

#### ➤ **Contrôle de vraisemblance :**

Chaque entité est responsable de mener à bien des contrôles de vraisemblance et d'effectuer les éventuels calculs de ratios spécifiques pour détecter les anomalies. Avant de transmettre les informations, chaque entité est responsable pour son domaine de la réalisation des contrôles sur la véracité des informations. Elle est responsable de la justification des éventuels écarts identifiés lors de l'audit par l'organisme indépendant ou lors des contrôles de consolidation. En cas d'écarts identifiés, elle fournit la justification permettant d'expliquer la différence et apporter les éventuelles corrections nécessaires.

#### ➤ **Contrôle de consolidation :**

Les directions qualité, sécurité et environnement et les directions des ressources humaines des entités du Groupe sont chargées de la compilation des informations pour leurs entités et sont responsables de réaliser des contrôles de consolidation avant de les transmettre à la direction générale *corporate*. Les directions des ressources humaines et les directions qualité, sécurité et environnement contrôlent leurs méthodes de calculs et vérifient la cohérence des résultats avec la période de consolidation précédente en effectuant des comparaisons avec les informations communiquées pour la période de consolidation précédente. En cas d'écart jugé significatif, la direction concernée se rapproche des services opérationnels pour qu'ils vérifient leurs résultats et puissent apporter les éventuelles corrections.

#### ➤ **Contrôle de cohérence :**

Les directions qualité, sécurité et environnement et les directions des ressources humaines des entités du Groupe sont responsables de la réalisation des contrôles de cohérence entre les informations issues de cette méthode de reporting et les informations utilisées pour les besoins de la publication du document de référence de l'année précédente ainsi que des contrôles spécifiques indiqués dans les fiches méthodologiques le cas échéant. En cas d'écarts éventuels, la direction concernée est chargée d'identifier la source de cette différence et de se rapprocher des services concernés pour identifier les valeurs jugées correctes qui devront ensuite être communiquées à la direction générale *corporate* pour effectuer les modifications nécessaires. Chaque entité intègre le contrôle des informations collectées sur son périmètre dans son planning d'audits internes.

### PRECISIONS ET LIMITES METHODOLOGIQUES SUR LES INDICATEURS COLLECTÉS

Les méthodologies utilisées pour certains indicateurs sociaux et environnementaux peuvent présenter des limites du fait :

- de l'absence d'harmonisation des définitions et législations nationales/internationales,
- de la représentativité des mesures effectuées ou encore de la disponibilité limitée de données externes nécessaires aux calculs,
- de la nature qualitative donc subjective de certaines données,
- des modalités pratiques de collecte et de saisie de ces informations.
- Les définitions des indicateurs et les méthodologies utilisées sont précisées ci-dessous.

## INFORMATIONS SOCIALES

### ➤ Collecte des informations sociales

Les informations sociales sont collectées pour chaque entité par la direction des ressources humaines, avec l'appui de la direction qualité, sécurité et environnement pour ce qui concerne les accidents du travail.

Elles sont extraites des outils informatiques de gestion en place pour chaque entité servant par ailleurs au reporting interne. Lorsque les outils informatiques de gestion ne fournissent pas les informations nécessaires ou n'en donnent pas un niveau de détail suffisant, des supports alternatifs spécifiques de reporting sous tableur sont utilisés.

Par ailleurs, les informations sont, chaque fois que cela est possible, recoupées avec les déclarations réglementaires et/ou légales comme par exemple en matière de formation ou d'accidents du travail.

### ➤ Points communs à tous les indicateurs sociaux

Dans un souci de cohérence et de transparence, tous les indicateurs sociaux sont systématiquement établis en prenant en compte toutes les personnes sous contrat de travail à durée déterminée et sous contrat de travail à durée indéterminée.

Sauf exceptions dûment précisées dans les fiches méthodologiques, les non-salariés, intérimaires, stagiaires, apprentis, contrats en alternance, sous-traitants et sous-concessionnaires ne sont pas pris en compte.

Les mutations internes au Groupe sont comptabilisées (en sortie dans l'une des entités/en entrée dans l'autre) dès lors qu'il y a modification de l'employeur et établissement d'un nouveau contrat de travail.

Le personnel détaché d'une entité dans une autre entité reste compris dans l'effectif de l'entité avec laquelle il a un contrat de travail.

### ➤ Points particuliers relatifs aux indicateurs sociaux

#### *Effectifs*

La répartition de l'effectif par zone géographique est établie sur la base des contrats de travail.

Pour la Liaison Fixe, les contrats de travail ESGIE sont comptabilisés en France et les contrats de travail ESL sont comptabilisés au Royaume-Uni.

Pour Europorte, les contrats de travail des filiales françaises sont comptabilisés en France et les contrats de travail des filiales britanniques sont comptabilisés au Royaume-Uni.

Le personnel ayant un contrat de travail avec plus d'une entité est comptabilisé dans l'entité à laquelle la majorité de son temps de travail est rattaché.

#### *Recrutement*

L'indicateur représente le nombre de salariés entrés dans les effectifs sous contrat à durée indéterminée et sous contrat à durée déterminée entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2012 (y compris mutations internes au Groupe) et donne la répartition selon le critère « emploi à durée indéterminée/emploi à durée déterminée »

#### *Départs*

L'indicateur représente le nombre de salariés sous contrat à durée indéterminée et sous contrat à durée déterminée sortis des effectifs entre le 1<sup>er</sup> janvier 2012 et le 31 décembre 2012 (y compris mutations internes au Groupe) et donne la répartition par motif de départ.

#### *Taux de rotation du personnel*

L'indicateur représente en pourcentage à 1 décimale près le nombre total de salariés inclus dans l'indicateur « Départs » par rapport à l'effectif moyen mensuel.

L'effectif moyen mensuel correspond au total des effectifs sous contrat à durée indéterminée au dernier jour de chacun des 12 mois de la période divisé par 12.

#### *Masse salariale brute*

L'indicateur correspond au total des rémunérations (y compris bonus) des effectifs (tels que définis ci-dessus) soumises à l'ensemble des charges sociales pour toutes les entités du Groupe comprises dans le périmètre et des personnes incluses dans les indicateurs « Recrutements » et « Départs ».

Ce montant est exprimé en euros (€) ou en livres sterling (£) selon le pays d'implantation de l'entité.

Sont exclus du calcul :

- l'intéressement/la participation,
- les charges patronales,
- les indemnités non soumises à charges (ex : primes de panier, indemnités de transport/déplacement, etc.).

Les charges salariales correspondent au total des montants des cotisations suivantes, exprimé dans la devise de l'entité :

- en France : URSSAF, retraite, chômage/prévoyance, mutuelle, CSG, CRDS, et
- au Royaume-Uni : *employer national insurance contributions, employer pension contributions, healthcare costs, company council charge, childcare administration charge, employer Securex/URSSAF.*

#### *Effectif moyen mensuel du personnel intérimaire*

L'indicateur représente l'effectif moyen mensuel du personnel intérimaire. Il est calculé en divisant par 12 le total des heures travaillées des intérimaires établi sur la base « ETP » (équivalent temps plein) des 12 mois de la période et arrondi à une décimale près.

Le travail temporaire correspond au remplacement de salariés absents ou aux besoins liés à un surcroît d'activité. Il n'inclut pas les travaux effectués sous contrats pour des activités sous-traités à caractère récurrent.

#### *Durée hebdomadaire du travail*

L'indicateur donne la répartition en pourcentage arrondi à 1 décimale près de l'effectif total du Groupe (tel que défini ci-dessus) selon les deux critères suivants :

- personnes travaillant à temps partiel, c'est-à-dire pour lesquelles la durée hebdomadaire spécifiée dans le contrat de travail est inférieure à 35 heures pour les sociétés françaises et 37 heures pour les sociétés britanniques,
- personnes travaillant à temps plein c'est-à-dire pour lesquelles la durée hebdomadaire spécifiée dans le contrat de travail est au moins égale à 35 heures pour une société française ou 37 pour une société britannique.

#### *Répartition du temps de travail*

L'indicateur donne la répartition en pourcentage de l'effectif total du Groupe (tel que défini ci-dessus) selon 2 catégories :

- personnel travaillant en horaires décalés (incluant 2/8, 3/8, cycle continu ou autre), et
- personnel travaillant en horaires administratifs (travail de jour, forfait jour sans distinction de paiement éventuel d'heures supplémentaires/horaire planifié).

#### *Heures supplémentaires*

L'indicateur donne le total des heures travaillées par l'effectif total du Groupe (tel que défini ci-dessus) au delà de la durée contractuelle d'un contrat considéré à temps plein par l'entité et non récupérable, qu'elles fassent ou non l'objet d'une majoration.

Les heures travaillées au delà de l'horaire planifié pour un employé à temps partiel ne sont pas prises en compte.

#### *Absentéisme*

L'indicateur correspond au ratio du nombre d'heures d'absence de l'effectif total du Groupe (tel que défini ci-dessus) y compris les personnes incluses dans l'indicateur « Recrutements » et « Départs » par rapport au cumul sur l'année des heures planifiées chaque mois.

Les heures d'absence pour les motifs suivants sont comptabilisées :

- accidents du travail (tels que définis dans la fiche « Taux de fréquence et de gravité des accidents du travail ») pour la totalité de leur durée,
- accidents de trajet pour la totalité de leur durée,
- maladie professionnelle reconnue,
- absences non rémunérées injustifiées (y compris grève),
- mi-temps thérapeutiques,
- mises à pied (payées ou non),
- arrêts de maladie non consécutifs à un accident de travail, de trajet ou maladie professionnelle reconnue.

Ne sont donc pas comptabilisés comme absence tous les autres cas (congrés payés, RTT, congés de maternité/paternité, congés sans solde, événements familiaux, formation, congés sabbatiques, absences relatives aux activités sociales et syndicales, préretraites, absences pour période militaire obligatoire).

Les absences sont comptabilisées en heures et ventilées en quatre groupes de motifs communs :

- maladie non consécutive à un accident du travail, de trajet ou à une maladie professionnelle reconnue,
- accidents du travail, de trajet ou maladie professionnelle reconnue,
- absences injustifiées (y compris grève),
- autres motifs.

Les pourcentages sont exprimés sous forme arrondie à 1 décimale près.

Pour GBRf, et en l'absence de données comptabilisées en heure, la méthode suivante est appliquée :

- le nombre d'heures d'absence pour l'année N est égal au produit de (i) l'effectif moyen annuel pour l'entité, (ii) le total du nombre de jours d'absence pour l'année N pour l'effectif de l'entité et (iii) du nombre moyen d'heures par jour calculé par référence à la durée type des contrats,
- le nombre d'heures planifiées pour l'année N est égal au produit de (i) l'effectif moyen annuel pour l'entité, (ii) le nombre moyen de jours travaillés pour l'année N (iii) du nombre moyen d'heures planifiées par jour tel que calculé ci-dessus.

#### *Accidents du travail avec arrêt*

Le taux de fréquence des accidents du travail avec arrêt correspond au nombre d'accidents avec arrêt survenus durant l'année N à l'effectif total du Groupe (tel que défini ci-dessus), y compris les personnes incluses dans les indicateurs « Recrutements » et « Départs », et aux effectifs intérimaires multiplié par 1 000 000 et divisé par le nombre d'heures travaillées et payées (y compris formation) par l'effectif total pour l'année N.

Le taux de gravité des accidents du travail avec arrêt correspond au nombre de jours d'arrêt calendaires des effectifs concernés durant l'année N résultant d'accidents du travail survenus dans l'année N ou dans les années précédentes, multiplié par 1 000 et divisé par le nombre d'heures travaillées et payées par l'effectif total pour l'année N.

Définitions retenues d'un accident de travail avec arrêt :

- pour les sociétés françaises : conforme à celle définie dans la réglementation française,
- pour les sociétés britanniques : En l'absence de définition légale, un accident ayant eu lieu sur le temps de travail et ayant entraîné un arrêt de travail.

Le nombre d'heures travaillées et payées prises en compte dans le calcul sont les heures correspondant à une présence effective au poste de travail (y compris formation) et payée. Il exclut donc toutes les absences, quel qu'en soit le motif.

Les heures travaillées pour les effectifs intérimaires correspondent aux heures facturées par l'agence d'intérim pour la période. De la même façon que pour l'indicateur « Effectif moyen mensuel personnel intérimaire », ne sont pas incluses les heures travaillées dans le cadre de contrats pour des activités sous-traités à caractère récurrent.

Sont considérés comme accidents de travail les accidents survenus sur le lieu de travail et à l'occasion d'un déplacement pour raison professionnelle. Les accidents survenus sur le trajet habituel domicile/travail ne sont pas pris en compte.

Les accidents de travail contestés par l'employeur et en cours d'instruction par la Sécurité Sociale sont comptabilisés. Toute reclassification en année N d'un accident survenu en année N-1 fait l'objet d'un ajustement des valeurs N-1 par l'entité concernée lors du reporting pour l'année N.

Les taux sont exprimés sous forme arrondie à 1 décimale près.

#### *Formation*

L'indicateur donne le nombre total d'heures de formation reçues durant la période par l'effectif total du Groupe (tel que définis ci-dessus) des entités du Groupe y compris les personnes incluses dans les indicateurs « Recrutements » et « Départs ». Il correspond au nombre d'heures de formation dispensées aux salariés de l'entreprise sur l'ensemble des formations (externes et internes) au cours de l'année, pendant et hors temps de travail, au regard des feuilles d'émargement et des attestations de présence transmises par les organismes de formation.

Le calcul (degré de précision = 3 %) prend en compte :

- toutes les formations (conventionnées ou non),
- assurées en interne ou dispensées par des organismes extérieurs,
- les programmes de formation spécifiques y compris ceux diffusés dans le cadre du e-learning.

Les heures de participation à des séminaires ne sont pas comptabilisées dans le total (sauf si officiellement reconnues comme action de formation).

Le montant de dépenses de formation, la part de la formation dispensée et la répartition des heures de formation suivies par division (services exploitation, division maintenance, autres services) prennent également en compte les formations, qui ne peuvent être justifiées par les feuilles d'émargement et des attestations de présence.

#### *Coût de la sous-traitance*

L'indicateur donne le montant total facturé dans la période aux sous-traitants auxquels il est fait appel.

La sous-traitance correspond aux activités nécessitant des compétences spécifiques ou ne relevant pas du cœur de métier de l'entreprise et n'inclut donc que les principales activités des sous-traitants en rapport avec l'exploitation et réalisées sur les sites d'exploitation des entités.

Il ne prend pas en compte les activités de prestation intellectuelle (ex : mission de conseils, avocats, etc.), de communication et les activités sous-traitées à la police du Kent en ce qui concerne la Liaison Fixe.

### **INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES**

#### ➤ **Collecte des informations environnementales**

Les données sont collectées au sein de chaque entité par les responsables opérationnels et/ou gestionnaires de contrats et sont communiquées à la direction qualité, sécurité et environnement qui les contrôle.

La direction qualité, sécurité et environnement de chaque entité communique ses données à la direction générale *corporate* pour consolidation des données du Groupe.

#### ➤ **Points communs à tous les indicateurs environnementaux**

Les données environnementales sont collectées pour chaque Entité par la direction qualité, sécurité et environnement.

Elles sont extraites selon les cas des outils informatiques de gestion en place pour chaque entité servant par ailleurs au reporting interne et étayées par des documents tels que factures. Lorsque les outils informatiques de gestion ne fournissent pas les informations nécessaires ou n'en donnent pas un niveau de détail suffisant, des supports alternatifs spécifiques de reporting sous tableur sont utilisés.

Par ailleurs, les informations sont, chaque fois que cela est possible, recoupées avec les déclarations réglementaires et/ou légales comme, par exemple, en matière de déchets et de consommation de halon.

#### ➤ **Points particuliers relatifs aux indicateurs environnementaux**

##### *Consommation d'eau*

L'indicateur donne le volume total d'eau consommé pour l'ensemble des activités du Groupe en France et au Royaume-Uni selon la répartition suivante :

- prélèvement d'eau sur réseau public,
- prélèvement d'eau en milieu naturel (nappe).

Les consommations d'eau sont établies sur la base des différents comptages alimentant chacun de ses sites ou, en l'absence de comptages, selon des estimations (voir ci-dessous).

Tout prélèvement dans le milieu naturel à des fins d'utilisation est également comptabilisé.

### **LIAISON FIXE**

Sont pris en compte les relevés des différents comptages alimentant chaque terminal et les sites des usines de refroidissement (terminaux de Coquelles et Folkestone, sites de Sangatte et Shakespeare Cliff et ClIFFCO).

Aucun prélèvement dans les eaux de surface n'est effectué ; la consommation par prélèvement en nappe phréatique est établie par le relevé d'un compteur spécifique.

Du fait d'un compteur défectueux, la consommation d'eau du centre de formation ClIFFCO a été estimée en 2012 sur la base d'une consommation moyenne de 10L/jour/personne et d'un temps de présence de 21,65 jours par mois.

## EUROPORTE

Les consommations d'eau relevées sur les différents sites équipés de moyen de comptage sont collectées et consolidées au niveau régional, avant d'être transmises à la direction qualité, sécurité et environnement. Cette direction tient à jour une liste des bâtiments concernés par le périmètre de consolidation.

Les prestations de services de transport offertes par les filiales de GET SA autres que la Liaison Fixe ne génèrent pas de consommation autre que celle des bureaux et agences locales. Tous ces sites font l'objet d'un comptage ou d'une estimation.

La consommation de l'atelier de maintenance exploité par Europorte Proximité à Arc-les-Gray est comptabilisée dans la consommation d'eau du Groupe.

Les consommations d'eau lors d'opérations réalisées sur sites clients (sites industriels), reprises au titre du suivi de l'activité de nos donneurs d'ordres, sont exclues du périmètre de reporting.

Les estimations, lorsqu'elles sont nécessaires, sont établies de la façon suivante :

Lorsque le site est équipé d'un compteur spécifique aux activités Europorte, la consommation moyenne journalière est établie sur la base des relevés effectués en juillet et septembre 2012 puis appliquée à l'ensemble de la période de consolidation.

Lorsque le site n'est pas équipé d'un compteur spécifique aux activités Europorte, les consommations sont estimées sur la base d'une consommation moyenne par personne et de l'effectif moyen selon la formule : consommation de la période = base  $\times$  effectif du site. La base correspond à la consommation moyenne des sites disposant d'un compteur divisé par l'effectif de ces sites.

Les données relatives aux effectifs permettant l'extrapolation de ces résultats au niveau national sont fournies par les gestionnaires de sites (à partir des questionnaires et registres environnementaux). Il s'agit des effectifs de pointe nationaux et des sites équipés de moyen de comptage.

### *Emissions de gaz à effets de serre (GES)*

L'indicateur donne en tonnes équivalent CO<sub>2</sub> les émissions de gaz à effet de serre liées aux activités du Groupe, calculées sur la base du tableur utilisé pour le « Carbon Trust Standard ».

Il prend en compte :

- les émissions directes dues :
  - à l'utilisation d'énergie fossile dans les installations de combustion et dans les véhicules de transport (scope 1),
  - aux émissions fugitives de fluides frigorigènes, de SF<sub>6</sub> et de Halon 1301 (scope 1),
  - aux émissions indirectes liées à l'achat d'électricité ou de vapeur (scope 2).
- toutes les émissions dues aux activités et à l'entretien du matériel :
  - Pour les groupes froid dont la maintenance est sous traitée, les émissions de fluides déclarées administrativement par les sous traitants dans le cadre de leur reporting réglementaire sont réintégrées au volume global pris en compte dans le calcul de cet indicateur,
  - Les émissions de SF<sub>6</sub> sont également intégrées au calcul.

Les données sont établies à partir des relevés ou des estimations pour les énergies, des fiches de suivi des équipements frigorifiques et du bilan récapitulatif consolidé de consommation de fluides frigorigènes. Les consommations des différentes formes d'énergie, ainsi que les émissions directes des six GES de Kyoto sont collectées au sein de chaque filiale et communiquées à la direction qualité, sécurité et environnement pour consolidation et calcul des émissions globales de GES par GET SA.

Les données sont enregistrées dans le tableur utilisé par ailleurs dans le cadre du reporting « Carbon Trust Standard ».

Le tableur calcule automatiquement les émissions liées en utilisant les facteurs d'émissions intégrés.

Les facteurs d'émissions utilisés pour convertir les consommations d'énergie sont ceux de l'ADEME pour l'électricité pour les entités française et du DEFRA pour l'ensemble des autres consommations. Les pouvoirs de réchauffement globaux (PRG) appliqués pour convertir les émissions directes des 6 gaz couverts par le protocole de Kyoto en émissions de GES, sont issus du 4<sup>ème</sup> rapport WG1 du GIEC (2007).

#### *Déchets*

L'indicateur donne le volume total de déchets industriels généré par les activités du Groupe selon la répartition suivante :

- déchets industriels non dangereux (DIND) : déchets générés par les entreprises dont le traitement peut éventuellement être réalisé dans les mêmes installations que les ordures ménagères : cartons, verre, déchets de cuisine, emballages, déchets textiles, etc.
- Les déchets inertes (déchets minéraux non pollués) sont inclus dans les déchets non dangereux.
- déchets industriels dangereux (DID) : déchets qui peuvent générer des nuisances pour l'homme ou pour l'environnement. définis par le décret n° 2002-540 du 18 avril 2002 et sa circulaire d'application du 3 octobre 2002 pour les entités françaises et les *Hazardous Waste Regulations* pour les entités britanniques.

Les indicateurs de production de déchets sont établis pour la période de consolidation à partir des documents de traçabilité réglementaire : bordereau de suivi de déchets en France et « *waste transfer note* » au Royaume-Uni.

Chaque entité communique le cumul des tonnages de DIND et de DID produits durant la période de consolidation sur les sites sur lesquels elle opère en France et au Royaume-Uni à l'exclusion des sites pour lesquels l'enlèvement et le traitement ne font pas l'objet d'une comptabilisation spécifique à l'entité concernée (c'est-à-dire pas de contrat avec une entreprise spécialisée ou refacturation par contractant précisant les quantités produites par l'entité).

#### **LIAISON FIXE**

Au Royaume-Uni, les déchets sous forme liquide sont transformés en tonnes en utilisant les facteurs de conversion suivants :

- glycol : 800 L ➤ 1 T
- huiles usées : 800 L ➤ 1 T
- huiles et les graisses alimentaires : 900 L ➤ 1 T
- boues du Tunnel : 525 L ➤ 1 T

Les déchets dont les bordereaux de suivi sont reçus après les déclarations annuelles aux autorités sont comptabilisés dans cet indicateur.

#### **EUROPORTE**

Les déchets sous forme liquide sont transformés en tonnes en utilisant le facteur de conversion de 1L=1Kg.

Les prestations de services de transport offertes par les filiales de GET SA autres que la Liaison Fixe ne génèrent pas de production de déchets autre que celle des bureaux et agences locales.

Lorsque les volumes générés par les bureaux et agences locales ne font pas l'objet de suivi individuel, ceux-ci sont exclus du périmètre de reporting en raison du faible impact estimé.

Les productions de déchets lors d'opérations réalisées sur sites clients (sites industriels), reprises au titre du suivi de l'activité de nos donneurs d'ordres, sont également exclues du périmètre de reporting.

La production de déchets de l'atelier de maintenance exploité par Europorte Proximité à Arc-les-Gray est comptabilisée.

#### *Consommation de gaz naturel*

#### **EUROPORTE**

Les consommations de gaz naturel des sites pour lesquels les données n'étaient pas disponibles pour tout ou partie de la période de reporting ont été estimées sur la base d'une consommation issue de la méthode Bilan Carbone ADEME.



# ANNEXE IV. TABLE DE CONCORDANCE

Figurent dans le présent tableau de concordance, en regard de chacune des rubriques prévues par l'annexe I du Règlement (CE) numéro 809/2004 de la Commission Européenne du 29 avril 2004, les numéros des chapitres, sections ou paragraphes correspondants dans le présent Document de Référence.

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
<b>1</b>	<b>Personnes responsables</b>	<b>chapitre 1</b>
1.1	Personnes responsables des informations contenues dans le Document de Référence	section 1.1
1.2	Déclaration des personnes responsables du Document de Référence	section 1.2
<b>2</b>	<b>Contrôleurs légaux des comptes</b>	<b>chapitre 2</b>
2.1	Nom et adresse des contrôleurs légaux des comptes de l'émetteur	sections 2.1 et 2.2
2.2	Contrôleurs légaux ayant démissionné ou ayant été écartés durant la période couverte	Sans objet
<b>3</b>	<b>Informations financières sélectionnées</b>	<b>chapitre 3</b>
3.1	Informations financières historiques sélectionnées	chapitre 3
3.2	Informations financières sélectionnées pour des périodes intermédiaires et données comparatives couvrant les mêmes périodes de l'exercice précédent	chapitre 3
<b>4</b>	<b>Facteurs de risques</b>	<b>chapitre 4</b>
<b>5</b>	<b>Informations concernant l'émetteur</b>	<b>chapitre 5</b>
5.1	Histoire et évolution de l'émetteur	section 5.1
5.1.1	<i>Raison sociale et nom commercial</i>	paragraphe 5.1.1
5.1.2	<i>Lieu et numéro d'enregistrement</i>	paragraphe 5.1.2
5.1.3	<i>Date de constitution et durée de vie</i>	paragraphe 5.1.3
5.1.4	<i>Siège social et forme juridique de l'émetteur, législation régissant ses activités, pays d'origine, adresse et numéro de téléphone</i>	paragraphe 5.1.4
5.1.5	<i>Événements importants dans le développement des activités de l'émetteur</i>	paragraphe 5.1.5
5.2	Investissements	section 5.2
5.2.1	<i>Principaux investissements réalisés par l'émetteur durant chaque exercice de la période couverte par les informations financières historiques</i>	paragraphe 5.2.1
5.2.2	<i>Principaux investissements de l'émetteur qui sont en cours</i>	paragraphe 5.2.1
5.2.3	<i>Renseignements concernant les principaux investissements que compte réaliser l'émetteur à l'avenir et faisant l'objet d'engagements fermes</i>	paragraphe 5.2.2
<b>6</b>	<b>Aperçu des activités</b>	<b>chapitre 6</b>
6.1	Principales activités	section 6.1
6.1.1	<i>Nature des opérations effectuées par l'émetteur et ses principales activités</i>	sections 6.2 à 6.4
6.1.2	<i>Nouveau produit ou service important lancé sur le marché</i>	section 6.2 à 6.4
6.2	Principaux marchés	section 6.2 à 6.4

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
6.3	Événements exceptionnels ayant influencé les renseignements fournis conformément aux points 6.1 et 6.2	paragraphe 5.1.5
6.4	Degré de dépendance de l'émetteur à l'égard de brevets ou de licences, de contrats industriels, commerciaux ou financiers ou de nouveaux procédés de fabrication	section 6.6
6.5	Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur concernant sa position concurrentielle	section 6.2 à 6.4
<b>7</b>	<b>Organigramme</b>	<b>chapitre 7</b>
7.1	Description du Groupe et place occupée par l'émetteur	chapitre 7
7.2	Liste des filiales importantes de l'émetteur	chapitre 7 et chapitre 25
<b>8</b>	<b>Propriétés immobilières, usines et équipements</b>	<b>chapitre 8</b>
8.1	Immobilisation corporelle importante existante ou planifiée, y compris les propriétés immobilières louées	section 8.1
8.2	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation, faite par l'émetteur de ses immobilisations corporelles	sections 17.4 et 8.2
<b>9</b>	<b>Examen de la situation financière et du résultat</b>	<b>chapitre 9</b>
9.1	Situation financière de l'émetteur, évolution de cette situation financière et résultat des opérations effectuées durant chaque exercice et période intermédiaire pour lesquels des informations financières historiques sont exigées	chapitre 3 et section 9.2 <sup>(1)</sup>
9.2	Résultat d'exploitation	section 9.2.6
9.2.1	<i>Facteurs importants, y compris les événements inhabituels ou peu fréquents ou de nouveaux développements, influant sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur le revenu d'exploitation de l'émetteur</i>	paragraphe 9.1
9.2.2	<i>Évolution et explication de l'évolution du chiffre d'affaires</i>	section 9.2
9.2.3	<i>Stratégie ou facteur de nature gouvernementale, économique, budgétaire, monétaire ou politique ayant influé sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur les opérations de l'émetteur</i>	chapitre 4
<b>10</b>	<b>Trésorerie et capitaux</b>	<b>chapitre 10</b>
10.1	Informations sur les capitaux de l'émetteur (à court terme et à long terme)	section 10.1
10.2	Source et montant des flux de trésorerie de l'émetteur	section 10.2
10.3	Informations sur les conditions d'emprunt et la structure de financement de l'émetteur	sections 22.4 et 10.3
10.4	Informations concernant toute restriction à l'utilisation des capitaux	section 10.4, 10.6 et section 22.4
10.5	Informations concernant les sources de financement attendues	section 10.5
<b>11</b>	<b>Recherche et développement, brevets et licences</b>	<b>chapitre 11</b>
	Description des politiques de recherche et développement appliquées par l'émetteur et coût des activités de recherche et développement sponsorisées par l'émetteur	
<b>12</b>	<b>Information sur les tendances</b>	<b>chapitre 12</b>
12.1	Principales tendances ayant affecté la production, les ventes et les stocks, les coûts et les prix de vente depuis la fin du dernier exercice jusqu'à la date du document d'enregistrement	
12.2	Tendance connue, incertitude ou demande ou engagement ou événement raisonnablement susceptible d'influer sensiblement sur les perspectives de l'émetteur, au moins pour l'exercice en cours	

<sup>(1)</sup> En application de l'article 28-1 du Règlement (CE) 809-2004 de la Commission Européenne, l'examen de la situation financière et du résultat pour l'exercice 2011 a été incorporé par référence dans le présent Document de Référence. Il figure en chapitre 9 du Document de Référence 2011.

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
<b>13</b>	<b>Prévisions ou estimations du bénéfice</b>	<b>chapitre 13</b>
13.1	Déclaration énonçant les principales hypothèses sur lesquelles l'émetteur a fondé sa prévision ou son estimation	Sans objet
13.2	Rapport élaboré par des comptables ou des contrôleurs légaux indépendants, stipulant que, de l'avis de ces comptables ou contrôleurs légaux indépendants, la prévision ou l'estimation du bénéfice a été adéquatement établie sur la base indiquée et que la base comptable utilisée aux fins de cette prévision ou estimation est conforme aux méthodes comptables appliquées par l'émetteur.	Sans objet
<b>14</b>	<b>Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale</b>	<b>chapitre 14</b>
14.1	Informations sur les activités, l'absence de condamnation et les mandats sociaux : – des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance et de direction générale ; et – de tout directeur général dont le nom peut être mentionné pour prouver que l'émetteur dispose de l'expertise et de l'expérience appropriée pour diriger ses propres affaires de tout directeur général dont le nom peut être mentionné pour prouver que l'émetteur dispose de l'expertise et de l'expérience appropriée pour diriger ses propres affaires	section 14.1, section 14.3, section 14.6
14.2	Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale.  Arrangement ou accord conclu avec les principaux actionnaires, des clients, des fournisseurs ou autres, en vertu duquel l'une quelconque des personnes visées au point 14.1 a été sélectionnée en tant que membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance ou en tant que membre de la direction générale ; détail de toute restriction acceptée par les personnes visées au point 14.1 concernant la cession, dans un certain laps de temps, de leur participation dans le capital social de l'émetteur	section 14.4  chapitre 21
<b>15</b>	<b>Rémunération et avantages des personnes visées au point 14.1</b>	<b>chapitre 15</b>
15.1	Montant de la rémunération versée et avantages en nature octroyés par l'émetteur et ses filiales	section 15.1
15.2	Montant total des sommes provisionnées ou constatées par ailleurs par l'émetteur ou ses filiales aux fins du versement de pensions, de retraites ou d'autres avantages	section 15.2
<b>16</b>	<b>Fonctionnement des organes d'administration et de direction</b>	<b>chapitre 16</b>
16.1	Date d'expiration du mandat actuel des membres des organes d'administration, de direction ou de surveillance	section 14.1
16.2	Informations sur les contrats de service liant les membres des organes d'administration	section 16.6
16.3	Informations sur le comité de l'audit et le comité de rémunération de l'émetteur	paragraphe 16.2.3
16.4	Déclaration indiquant si l'émetteur se conforme au régime de gouvernement d'entreprise en vigueur	section 16.10
<b>17</b>	<b>Salariés</b>	<b>chapitre 17</b>
17.1	Nombre de salariés à la fin de la période couverte par les informations financières historiques ou nombre moyen durant chaque exercice de cette période et répartition des salariés	paragraphe 17.2.1
17.2	Participations et stock options :  Pour chacune des personnes visées au point 14.1, informations concernant la participation qu'elle détient dans le capital social de l'émetteur et toute option existant sur ses actions	section 14.5 et 15.1 paragraphe 17.2.8
17.3	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	paragraphe 17.2.9

N°	Libelle des rubriques figurant dans le Règlement	chapitre(s)/section(s)
<b>18</b>	<b>Principaux actionnaires</b>	<b>chapitre 18</b>
18.1	Nom de toute personne non membre d'un organe d'administration, de direction ou de surveillance détenant, directement ou indirectement, un pourcentage du capital social ou des droits de vote de l'émetteur devant être notifié en vertu de la législation nationale applicable	section 18.1
18.2	Existence de différences de droits de vote	section 18.2
18.3	Détention ou contrôle de l'émetteur et mesures prises pour éviter un exercice abusif de ce contrôle	section 18.2
18.4	Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de son contrôle	section 18.2
<b>19</b>	<b>Opérations avec des apparentés</b>	<b>chapitre 19</b>
<b>20</b>	<b>Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur</b>	<b>chapitre 20</b>
20.1	Informations financières historiques	sections 20.1 et 20.3
20.2	Informations financières <i>pro forma</i>	néant
20.3	États financiers annuels (comptes sociaux et comptes consolidés)	section 20.3
20.4	Vérification des informations financières historiques annuelles	section 20.4
20.4.1	<i>Déclaration attestant que les informations financières historiques ont été vérifiées</i>	section 20.3
20.4.2	<i>Autres informations contenues dans le document d'enregistrement vérifiées par les contrôleurs légaux</i>	annexe I et II section 17.6
20.4.3	<i>Lorsque des informations financières figurant dans le document d'enregistrement ne sont pas tirées des états financiers vérifiés de l'émetteur, en indiquer la source et préciser qu'elles n'ont pas été vérifiées</i>	Sans objet
20.5	Date des dernières informations financières vérifiées	section 20.5
20.6	Informations financières intermédiaires et autres	néant
20.7	Politique de distribution des dividendes	section 20.7
20.7.1	<i>Dividende par action</i>	section 20.7
20.8	Procédures judiciaires et d'arbitrage	section 20.8
20.9	Changement significatif de la situation financière ou commerciale survenu depuis la fin du dernier exercice	section 20.9
<b>21</b>	<b>Informations complémentaires</b>	<b>chapitre 21</b>
21.1	Capital social	section 21.1
21.1.1	<i>Montant du capital souscrit, nombre d'actions émises, valeur nominale par action et rapprochement du nombre d'actions en circulation à la date d'ouverture et à la date de clôture de l'exercice</i>	paragraphe 21.1.1
21.1.2	<i>Actions non représentatives du capital</i>	paragraphe 21.1.3
21.1.3	<i>Nombre, valeur comptable et valeur nominale des actions détenues par l'émetteur ou par ses filiales</i>	paragraphe 21.1.4
21.1.4	<i>Valeurs mobilières convertibles, échangeables ou assorties de bons de souscription</i>	paragraphe 21.1.5, 21.1.6
21.1.5	<i>Informations sur les conditions régissant tout droit d'acquisition ou toute obligation attaché(e) au capital souscrit, mais non libéré, ou sur toute entreprise visant à augmenter le capital</i>	paragraphe 21.1.6
21.1.6	<i>Informations sur le capital de tout membre du groupe faisant l'objet d'une option ou d'un accord prévoyant de le placer sous option</i>	paragraphe 21.1.6
21.1.7	<i>Historique du capital social pour la période couverte par les informations financières historiques</i>	paragraphe 21.1.7

<b>N°</b>	<b>Libelle des rubriques figurant dans le Règlement</b>	<b>chapitre(s)/section(s)</b>
21.2	Acte constitutif et statuts	section 21.2
21.2.1	<i>Objet social</i>	paragraphe 21.2.1
21.2.2	<i>Dispositions contenues dans les statuts ou un règlement concernant les membres de ses organes d'administration</i>	paragraphe 21.2.2
21.2.3	<i>Droits, privilèges et restrictions attachés à chaque catégorie d'actions existantes</i>	paragraphe 21.2.3
21.2.4	<i>Nombre d'actions nécessaires pour modifier les droits des actionnaires</i>	paragraphe 21.2.5
21.2.5	<i>Convocation et admission aux assemblées générales annuelles et aux assemblées générales extraordinaires</i>	paragraphe 21.2.5
21.2.6	<i>Disposition des statuts, d'une charte ou d'un règlement de l'émetteur pouvant avoir pour effet de retarder, de différer ou d'empêcher un changement de son contrôle</i>	paragraphe 21.2.6
21.2.7	<i>Disposition des statuts, d'une charte ou d'un règlement fixant le seuil au-dessus duquel toute participation doit être divulguée</i>	paragraphe 21.2.8
21.2.8	<i>Conditions imposées par les statuts, une charte ou un règlement régissant les modifications du capital, lorsque ces conditions sont, plus strictes que la loi ne le prévoit</i>	paragraphe 21.2.9
<b>22</b>	<b>Contrats importants</b>	<b>chapitre 22</b>
<b>23</b>	<b>Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts</b>	<b>chapitre 23</b>
<b>24</b>	<b>Documents accessibles au public</b>	<b>chapitre 24</b>
<b>25</b>	<b>Informations sur les participations</b>	<b>chapitre 25</b>
	Informations concernant les entreprises dans lesquelles l'émetteur détient une fraction du capital susceptible d'avoir une incidence significative sur l'appréciation de son patrimoine, de sa situation financière ou de ses résultats	chapitre 25

# ANNEXE V. TABLE DE RÉCONCILIATION

Le présent Document de Référence comprend tous les éléments du rapport de gestion de GET SA tels qu'exigés par les articles L. 225-100 et suivants, L. 232-1, II et R. 225-102 du Code de commerce. Il contient également l'ensemble des informations du rapport financier annuel visé aux articles L. 451-1-2 du Code monétaire et financier et 222-3 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers.

Afin de faciliter la lecture du rapport de gestion et du rapport financier annuel susmentionnés, la table de réconciliation suivante permet d'identifier les rubriques les constituant. La table de réconciliation indique également les autres rapports du conseil d'administration ainsi que ceux des commissaires aux comptes.

N°	Information	Référence
<b>I</b>	<b>RAPPORT DE GESTION</b>	
1	Situation et activité de GET SA au cours de l'exercice écoulé et, le cas échéant, de ses filiales et des sociétés qu'elle contrôle	chapitre 6 paragraphes 5.1.5, 5.1.6, 5.2.1, sections 9.1 et 9.2 note A des comptes figurant en paragraphe 20.3.1 et 20.3.2
2	Modifications apportées au mode de présentation des comptes ou aux méthodes d'évaluation suivis les années précédentes	note B des comptes figurant en paragraphe 20.3.1 et 20.3.2
3	Résultats de l'activité de GET SA, de ses filiales et des sociétés qu'elle contrôle	sections 9.2, 20.1, 20.3 et 20.10
4	Indicateurs clés de performance de nature financière	chapitre 3 et chapitre 10
5	Analyse de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière	section 9.2
6	Progrès réalisés ou difficultés rencontrées	sections 9.2 et chapitre 6
7	Description des principaux risques et incertitudes auxquels GET SA est confrontée (y inclus l'exposition de GET SA aux risques financiers)	chapitre 4
8	Indications sur l'utilisation des instruments financiers et objectifs et politique de GET SA en matière de gestion des risques financiers	sections 4.3, 4.4 et 4.5
9	Evènements importants survenus depuis la date de clôture de l'exercice	paragraphe 5.1.6
10	Evolution prévisibles de GET SA et perspectives d'avenir	chapitre 12 et 13
11	Activités en matière de recherche et développement	chapitre 11
12	Liste des mandats et fonctions exercés dans toute société par chaque mandataire social durant l'exercice écoulé	section 14.1
13	Rémunération totale et avantages de toute nature versés à chaque mandataire social durant l'exercice écoulé <sup>(1)</sup>	chapitre 15

<sup>(1)</sup> Cela comprend les rémunérations et avantages octroyés par GET SA et ses filiales, y compris sous forme d'attribution de titres de capital, de titres de créances ou de titres donnant accès au capital. Il convient de distinguer les éléments fixes, variables et exceptionnels composant ces rémunérations et avantages ainsi que les critères en application desquels ils ont été calculés ou les circonstances en vertu desquelles ils ont été établis.

N°	Information	Référence
14	Engagements de toute nature pris par GET SA au bénéfice de ses mandataires sociaux, correspondant à des éléments de rémunération, des indemnités ou des avantages dus ou susceptibles d'être dus à raison de la prise, de la cessation ou du changement de ces fonctions ou postérieurement à celles-ci	chapitre 15
15	Opérations réalisées par les dirigeants sur les titres de GET SA	section 16.7
16	Indicateurs clés en matière environnementale et sociale	chapitre 17
17	Informations sociales : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Emploi</li> <li>• Organisation du temps de travail</li> <li>• Relations sociales</li> <li>• Santé et sécurité</li> <li>• Formation</li> <li>• Egalité de traitement</li> <li>• Promotion et respect des stipulations des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail</li> </ul>	section 17.2 paragraphe 17.2.1 paragraphe 17.2.2 paragraphe 17.2.3 paragraphe 17.2.4 paragraphe 17.2.5 paragraphe 17.2.6 paragraphe 17.2.7
18	Etat de la participation des salariés au capital social	paragraphe 17.2.8 et 17.2.9
19	Informations environnementales : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Politique générale en matière environnementale</li> <li>• Pollution et gestion des déchets</li> <li>• Utilisation durable des ressources</li> <li>• Changement climatique</li> <li>• Protection de la biodiversité</li> </ul>	section 17.4 paragraphe 17.4.1 paragraphe 17.4.2 paragraphe 17.4.3 paragraphe 17.4.4 paragraphe 17.4.5
20	Informations relatives aux engagements sociétaux en faveur du développement durable <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impact territorial, économique et social de l'activité de la société</li> <li>• Relations entretenues avec les personnes ou les organisations intéressées par l'activité de la société, notamment les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines</li> <li>• Sous-traitance et fournisseurs</li> <li>• Loyauté des pratiques</li> <li>• Autres actions engagées en faveur des droits de l'homme</li> </ul>	section 17.3  paragraphe 17.3.1 paragraphe 17.3.1  paragraphe 17.3.1 h) et 17.3.2 Paragraphe 17.3.2 et 17.3.3 paragraphe 17.3.4
21	Information sur la politique de prévention du risque d'accident technologique, la capacité de GET SA à couvrir sa responsabilité civile vis-à-vis des biens et des personnes du fait d'installations classées, et moyens prévus pour assurer la gestion de l'indemnisation de victimes en cas d'accident technologique engageant la responsabilité de GET SA	sections 4.2, 4.9, et 6.5
22	Prises de participation dans des sociétés ayant leur siège en France et représentant plus du 1/20, du 1/10, du 1/5, du 1/3, de la 1/2 ou des 2/3 du capital ou des droits de vote de ces sociétés	chapitre 25
23	Aliénations d'actions intervenues à l'effet de régulariser les participations croisées	sans objet

N°	Information	Référence
24	Personnes physiques ou morales détenant directement ou indirectement plus du vingtième, du dixième, des trois vingtièmes, du cinquième, du quart, du tiers, de la moitié, des deux-tiers ou des dix-neuf vingtièmes du capital social ou des droits de vote de GET SA aux assemblées générales	sections 18.1 et 18.2
25	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour pratiques anticoncurrentielles	Section 4.6
26	Eléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Structure du capital de GET SA</li> <li>• Restrictions statutaires à l'exercice des droits de vote et aux transferts d'actions, clauses des conventions portées à la connaissance de GET SA en application de l'article L. 233-11 du Code de commerce</li> <li>• Participations directes ou indirectes dans le capital de GET SA dont elle a connaissance en vertu des articles L. 233-7 et L. 233-12 du Code de commerce</li> <li>• Liste des détenteurs de tout titre comportant des droits de contrôle spéciaux et description de ceux-ci</li> <li>• Mécanismes de contrôle prévus dans un éventuel système d'actionariat du personnel, quand les droits de contrôle ne sont pas exercés par ce dernier</li> <li>• Accords entre actionnaires dont GET SA a connaissance et pouvant entraîner des restrictions au transfert d'actions et à l'exercice des droits de vote</li> <li>• Règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration ainsi qu'à la modification des statuts de GET SA</li> <li>• Pouvoirs du conseil d'administration, en particulier l'émission ou le rachat d'actions</li> <li>• Accords conclus par GET SA modifiés ou prenant fin en cas de changement de contrôle</li> <li>• Accords prévoyant des indemnités pour les membres du conseil d'administration ou les salariés s'ils démissionnent ou s'ils sont licenciés sans cause réelle et sérieuse ou si leur emploi prend fin en raison d'une offre publique</li> </ul>	<p>section 18.1 et paragraphe 21.1.8</p> <p>paragraphes 21.1.2, et 21.2.8</p> <p>section 18.1</p> <p>section 18.2</p> <p>sans objet</p> <p>sans objet</p> <p>paragraphes 16.2.1 et 21.2.5</p> <p>paragraphes 16.2.2 et 21.1.8</p> <p>néant</p> <p>néant</p>
27	Mode de direction générale de GET SA (uniquement en cas de modification)	sans objet
28	Eléments de calcul et résultats de l'ajustement des bases de conversion ou d'exercice des valeurs mobilières donnant accès au capital et des options de souscription ou d'achat d'actions	sans objet
29	Informations sur les programmes de rachat d'actions <sup>(2)</sup>	paragraphe 21.1.8
30	Tableau récapitulatif des délégations en cours de validité en matière d'augmentation de capital	paragraphe 21.1.6
31	Tableau des résultats de GET SA au cours des cinq derniers exercices	section 20.10
32	Montant des dividendes distribués au cours des trois derniers exercices	section 20.7

<sup>(2)</sup> Ces informations comprennent les cours moyens des achats et des ventes, le montant des frais de négociation, le nombre des actions inscrites au nom de GET SA à la clôture de l'exercice et leur valeur évaluée au cours d'achat ainsi que leur valeur nominale, les motifs des acquisitions effectuées et la fraction du capital qu'elles représentent.



N°	Information	Référence
<b>II</b>	<b>RAPPORT FINANCIER ANNUEL</b>	
1	Comptes sociaux	paragraphe 20.3.2
2	Comptes consolidés	paragraphe 20.3.1
3	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux	paragraphe 20.3.2
4	Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	paragraphe 20.3.1
5	Rapport de gestion comprenant au minimum les informations mentionnées aux articles L. 225-100, L. 225-100-2, L. 225-100-3 et L. 225-211 alinéa 2 du Code de commerce	Il convient de se référer au rapport de gestion visé au I ci-dessus
	Déclaration des personnes assumant la responsabilité du rapport de gestion	chapitre 1
6	Honoraires des commissaires aux comptes	section 20.11
7	Rapport du Président sur les conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil ainsi que sur les procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par GET SA	sections 16.1, 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.9, 16.10, et 16.11
8	Rapport des commissaires aux comptes sur les procédures de contrôle interne	annexe I
<b>III</b>	<b>AUTRES RAPPORTS</b>	
1	Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées	annexe II
2	Attestation de présence et rapport d'assurance modérée des commissaires aux comptes sur les informations sociales, environnementales et sociétales publiées dans le rapport de gestion 2012 de Groupe Eurotunnel SA	section 17.6

