

GROUPE EUROTUNNEL SA



Document de Référence 2010



Le présent Document de Référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 4 mars 2011 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) et de Groupe Eurotunnel SA (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 2010, à savoir 1,162 euro pour une livre sterling, soit, pour les éléments de résultat, au taux moyen de l'exercice 2010, à savoir 1,169 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 2008 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 2008 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 16 avril 2009 sous le numéro R. 09-018 ;
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SA relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2008 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 16 avril 2009 sous le numéro R. 09-018 ;
- les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2009 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 2009 figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 6 mai 2010 sous le numéro R. 10-034 ; et
- les comptes sociaux de Groupe Eurotunnel SA relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2009 établis selon les normes françaises ainsi que le rapport des Commissaires aux Comptes y afférent figurant dans le Document de Référence de Groupe Eurotunnel enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 6 mai 2010 sous le numéro R. 10-034.

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 industriels et environnementaux</i>	10
4.3.	<i>Risque de crédit ou de contrepartie</i>	11
4.4.	<i>Risques financiers : risques de liquidité</i>	12
4.5.	<i>Risques financiers : risques de marché</i>	13
4.5.1	<i>Risques de taux</i>	13
4.5.2	<i>Risque de change</i>	13
4.5.3	<i>Risque sur les actions et autres instruments financiers</i>	14
4.5.4	<i>Risque sur les matières premières</i>	14
4.5.5	<i>Risques liés aux avantages postérieurs à l'emploi</i>	15
4.6.	<i>Risques liés aux opérations de croissance externe</i>	15
4.7.	<i>Risques juridiques</i>	16
4.7.1	<i>Enjeux et contraintes d'un cadre juridique spécifique</i>	16
4.7.2	<i>Risques avérés et consécutifs au non respect d'engagements contractuels</i>	17
4.7.3	<i>Litiges significatifs</i>	18
4.8.	<i>Le principal actionnaire de GET SA détient un pourcentage significatif du capital et des droits de vote</i>	19
4.9.	<i>Assurances</i>	19
5.	INFORMATIONS CONCERNANT GET SA	20
5.1.	<i>Histoire et évolution de GET SA</i>	20
5.1.1	<i>Dénomination sociale</i>	20
5.1.2	<i>Lieu et numéro d'enregistrement</i>	20
5.1.3	<i>Date de constitution et durée</i>	20
5.1.4	<i>Siège social, forme juridique et législation applicable</i>	20
5.1.5	<i>Événements importants dans le développement des activités de GET SA</i>	20
5.1.6	<i>Événements récents</i>	22
5.2.	<i>Investissements</i>	22
5.2.1	<i>Principaux investissements réalisés par Groupe Eurotunnel au cours des trois derniers exercices et principaux investissements en cours</i>	22
5.2.2	<i>Principaux investissements futurs</i>	23

6.	DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL	24
6.1.	<i>Introduction</i>	25
6.2.	<i>Activités regroupées au sein de la Concession</i>	26
6.2.1	<i>Activités de transport de Navettes</i>	26
6.2.2	<i>Réseau Ferroviaire</i>	28
6.2.3	<i>Autres revenus</i>	30
6.3.	<i>Activités regroupées au sein de l'ensemble Europorte</i>	31
6.3.1	<i>Activités d'Europorte en France</i>	31
6.3.2	<i>Activités d'Europorte au Royaume-Uni</i>	33
6.4.	<i>Principaux marchés de Groupe Eurotunnel</i>	33
6.4.1	<i>Marché fret</i>	33
6.4.2	<i>Marché Passagers</i>	37
6.4.3	<i>Position concurrentielle des Services Navettes</i>	39
6.5.	<i>Capacités des activités regroupées au sein de la Concession</i>	41
6.5.1	<i>Le Système</i>	41
6.5.2	<i>Le Matériel Roulant</i>	42
6.5.3	<i>Les services ferroviaires voyageurs et fret</i>	42
6.6.	<i>Fiabilité du Système</i>	43
6.6.1	<i>Disponibilité du Tunnel et entretien</i>	43
6.6.2	<i>Remplacement des rails</i>	43
6.6.3	<i>Maintenance et disponibilité du matériel roulant</i>	43
6.6.4	<i>Stratégie de maintenance</i>	44
6.6.5	<i>Les projets</i>	45
6.7.	<i>Sécurité et sûreté</i>	45
6.7.1	<i>Sécurité du Système et des Services Navettes</i>	45
6.7.2	<i>Gestion et contrôle de la sécurité et de la sûreté par Groupe Eurotunnel</i>	46
6.7.3	<i>Contrôle par les Etats</i>	47
6.8.	<i>Assurances</i>	47
6.9.	<i>Dépendances</i>	48
6.10.	<i>Environnement et développement durable</i>	48
7.	ORGANIGRAMME	51
8.	PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS	53
8.1.	<i>Propriétés immobilières et équipements de Groupe Eurotunnel</i>	53
8.2.	<i>Contraintes environnementales</i>	54
9.	EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT	55
9.1.	<i>Facteurs importants influant sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur le revenu d'exploitation du Groupe</i>	56
9.2.	<i>Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2009 et 31 décembre 2010</i>	57
9.2.1	<i>Chiffre d'affaires</i>	58
9.2.2	<i>Produits d'exploitation</i>	60
9.2.3	<i>Marge d'exploitation (EBITDA)</i>	60

9.2.4	<i>Résultat opérationnel (EBIT)</i>	61
9.2.5	<i>Coût de l'endettement financier net</i>	61
9.2.6	<i>Résultat net</i>	61
10.	TRESORERIE ET CAPITAUX	62
10.1.	<i>Information sur les capitaux de Groupe Eurotunnel</i>	62
10.2.	<i>Flux de trésorerie des exercices 2010 et 2009</i>	62
10.3.	<i>Conditions d'emprunt et structure de financement de Groupe Eurotunnel</i>	63
10.4.	<i>Restriction à l'utilisation des capitaux</i>	64
10.5.	<i>Source de financement pour les investissements futurs</i>	64
10.6.	<i>Ratio de couverture du service de la dette</i>	64
11.	RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES	65
11.1.	<i>Recherche et développement</i>	65
11.2.	<i>Marques, brevets et licences</i>	65
11.2.1	<i>Marques et noms de domaines</i>	65
11.2.2	<i>Brevets</i>	65
11.2.3	<i>Licences</i>	65
12.	INFORMATION SUR LES TENDANCES	66
13.	PREVISIONS	67
14.	ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE	68
14.1.	<i>Conseil d'administration</i>	69
14.2.	<i>Composition des comités du conseil d'administration</i>	76
14.3.	<i>Direction générale</i>	76
14.4.	<i>Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale</i>	78
14.5.	<i>Intérêts des dirigeants dans le capital de GET SA à la date du présent Document de Référence</i>	79
14.6.	<i>Déclarations concernant les organes d'administration</i>	79
14.7.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	79
15.	REMUNERATIONS ET AVANTAGES	81
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>	82
15.1.1	<i>La rémunération du Président-directeur général</i>	82
15.1.2	<i>Jetons de présence</i>	86
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>	87
16.	FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION	88
16.1.	<i>Direction générale</i>	89
16.1.1	<i>Directeur général et directeurs généraux délégués</i>	89
16.1.2	<i>Comité exécutif</i>	90
16.2.	<i>Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration</i>	90

16.2.1	<i>Composition et organisation du conseil d'administration</i>	90
16.2.2	<i>Activité du conseil d'administration</i>	95
16.2.3	<i>Comités du conseil d'administration</i>	96
16.3.	<i>Comité des présidents</i>	100
16.4.	<i>Auto-évaluation du conseil d'administration</i>	101
16.5.	<i>Principes et règles de détermination de la rémunération et des avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux</i>	101
16.6.	<i>Limitations des pouvoirs du Directeur général</i>	101
16.7.	<i>Contrats de service entre les membres des organes d'administration et de direction et GET SA</i>	102
16.8.	<i>Opérations sur titres des dirigeants</i>	102
16.9.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	102
16.10.	<i>Procédures de contrôle interne et de gestion des risques</i>	102
16.10.1	<i>Introduction</i>	103
16.10.2	<i>Procédures de contrôle interne</i>	103
16.10.3	<i>Procédures de gestion des risques</i>	110
16.11.	<i>Gouvernement d'entreprise</i>	111
16.12.	<i>Participation des actionnaires à l'assemblée générale</i>	111
17.	SALARIES	112
17.1.	<i>Politique ressources humaines</i>	113
17.1.1	<i>Effectifs ESL/ESGIE</i>	113
17.1.2	<i>Impact territorial des activités de Groupe Eurotunnel en matière d'emploi et de développement régional</i>	114
17.1.3	<i>Organisation du temps de travail, recours au travail temporaire et à la sous-traitance</i>	115
17.1.4	<i>Absentéisme</i>	116
17.1.5	<i>Formation</i>	116
17.1.6	<i>Politique de rémunération et gestion de carrière</i>	116
17.1.7	<i>Insertion des salariés handicapés</i>	117
17.2.	<i>Santé et sécurité</i>	117
17.2.1	<i>Evolution récente</i>	117
17.2.2	<i>Méthodes et moyens mis en œuvre</i>	118
17.2.3	<i>Sécurité au travail</i>	118
17.3.	<i>Dialogue social et évolution de Groupe Eurotunnel</i>	118
17.3.1	<i>Accords collectifs et climat social</i>	118
17.3.2	<i>Traitement des évolutions sociales de Groupe Eurotunnel</i>	119
17.4.	<i>Participations et stock options</i>	119
17.4.1	<i>Options de souscription ou d'achat d'actions</i>	119
17.4.2	<i>Actions attribuées gratuitement</i>	120
17.5.	<i>Participations des salariés</i>	120
17.5.1	<i>Participation des salariés dans le capital de GET SA et de ses filiales</i>	120
17.5.2	<i>Participation des salariés aux résultats</i>	120
17.6.	<i>Œuvres sociales et actions citoyennes</i>	120
17.7.	<i>Europorte</i>	121

18. PRINCIPAUX ACTIONNAIRES	122
18.1. Principaux actionnaires	122
18.2. Détention du contrôle	123
19. OPERATIONS AVEC DES APPARENTES	124
20. INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL	125
20.1. Informations financières historiques	126
20.2. Informations financières pro forma	126
20.3. Etats financiers annuels	126
20.3.1 Comptes consolidés de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent	126
20.3.2 Comptes sociaux de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent	182
20.4. Vérification des informations financières historiques annuelles	207
20.5. Date des dernières informations financières	207
20.6. Informations financières intermédiaires et autres	207
20.7. Politique de distribution des dividendes	207
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	210
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	211
20.11. Honoraires des commissaires aux comptes	212
21. INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES	213
21.1. Capital social	214
21.1.1 Montant du capital social (article 6 des statuts de GET SA)	214
21.1.2 Forme et transmission des actions (articles 9 et 10 des statuts de GET SA)	214
21.1.3 Titres non représentatifs du capital social	214
21.1.4 Actions Ordinaires GET SA détenues par GET SA ou ses filiales	214
21.1.5 Valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription	214
21.1.6 Capital autorisé non émis, engagements d'augmentation de capital	214
21.1.7 Historique du capital des trois dernières années	218
21.1.8 Acquisition par GET SA de ses propres actions	220
21.2. Acte constitutif et statuts	222
21.2.1 Objet social (article 2 des statuts de GET SA)	222
21.2.2 Membres du conseil d'administration et organes de direction	222
21.2.3 Droits et obligations attachés aux actions (articles 11 et 37 des statuts de GET SA)	223
21.2.4 Affectation des bénéfices (article 31 des statuts de GET SA)	223
21.2.5 Modifications des droits des actionnaires	223
21.2.6 Clauses susceptibles d'avoir une incidence sur le contrôle de GET SA	225
21.2.7 Identification des actionnaires (article 14 des statuts de GET SA)	225
21.2.8 Franchissement de seuils	225

SOMMAIRE

21.2.9	<i>Modification du capital social</i>	226
21.3.	<i>Effet dilutif des Bons 2007</i>	226
21.4.	<i>Avantages tarifaires</i>	226
22.	CONTRATS IMPORTANTS	227
22.1.	<i>Le Traité de Cantorbéry</i>	228
22.2.	<i>Le Contrat de Concession</i>	228
22.2.1	<i>Tarifs et politique commerciale</i>	229
22.2.2	<i>Rôle de la CIG</i>	229
22.2.3	<i>Pénalités</i>	229
22.2.4	<i>Fin anticipée du Contrat de Concession et indemnités</i>	230
22.2.5	<i>Cession et substitution des prêteurs</i>	230
22.2.6	<i>Fiscalité et partage des bénéficiaires</i>	231
22.2.7	<i>Litiges</i>	231
22.3.	<i>La Convention d'Utilisation</i>	231
22.4.	<i>Emprunt à Long Terme et conventions annexes</i>	232
22.4.1	<i>Principales stipulations de l'Emprunt à Long Terme</i>	232
22.4.2	<i>Garanties et sûretés attachées à l'Emprunt à Long Terme</i>	236
22.5.	<i>Master Intra-Group Debt Agreement</i>	237
23.	INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS	238
24.	DOCUMENTS ACCESSIBLES AU PUBLIC	239
24.1.	<i>Lieux où peuvent être consultés les documents et renseignements relatifs à GET SA</i>	239
24.2.	<i>Document annuel établi en application de l'article 222-7 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers</i>	239
24.3.	<i>Autres informations</i>	242
25.	INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS	243
26.	DEFINITIONS	247
	ANNEXE I – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE GROUPE EUROTUNNEL SA	251
	ANNEXE II – RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS REGLEMENTES	253
	ANNEXE III – TABLE DE CONCORDANCE	259
	ANNEXE IV – TABLE DE RECONCILIATION	265

CHAPITRE 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 que, à ma connaissance, (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 IV 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 et rappelle l'absence d'observations des commissaires aux comptes dans leurs rapports relatifs aux informations financières historiques :

« Nos rapports sur les comptes consolidés de Groupe Eurotunnel SA des exercices clos les 31 décembre 2010, 31 décembre 2009 et 31 décembre 2008 ne contiennent pas d'observations. »

Les informations financières 2010 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.

CHAPITRE 2 – CONTROLEURS LEGAUX DES COMPTES DE GET SA

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

2.2. Commissaires aux comptes suppléants

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
125 rue de Montreuil – 75011 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

CHAPITRE 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 2010 et 2009.

Les nouvelles filiales françaises de fret ferroviaire du Groupe (Europorte France, Europorte Link, Europorte Proximité et Socorail) acquises le 30 novembre 2009 sont consolidées à compter du 1^{er} janvier 2010 et la nouvelle filiale britannique de fret ferroviaire (GBRf), acquise le 28 mai 2010, est consolidée à compter de sa date d'acquisition. La contribution de ces entités au chiffre d'affaires et au résultat opérationnel courant du Groupe pour l'exercice 2010 est respectivement de 96 millions d'euros et une perte de 4 millions d'euros. Voir note D des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence pour plus de détail.

Comptes de résultat résumés 2009 - 2010

En millions d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Taux de change €/£	1,169	1,119
Chiffre d'affaires	737	571
Autres produits	–	69
Total produits d'exploitation	737	640
Charges d'exploitation	(401)	(315)
Marge d'exploitation (EBITDA)	336	325
Amortissements	(156)	(164)
Résultat opérationnel courant	180	161
Autres produits opérationnels nets	10	–
Résultat opérationnel (EBIT)	190	161
Coût de l'endettement financier net	(248)	(192)
Autres produits financiers nets et impôt	1	32
Résultat de l'exercice : (perte) / bénéfice	(57)	1

Bilans résumés 2009 - 2010

En millions d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Taux de change €/£	1,162	1,126
Immobilisations incorporelles	29	–
Immobilisations corporelles	6 692	6 763
Autres actifs non courants	2	12
Total des actifs non courants	6 723	6 775
Trésorerie et équivalents de trésorerie	316	251
Autres actifs courants	145	143
Total des actifs courants	461	394
Total de l'actif	7 184	7 169
Total des capitaux propres	2 820	3 071
Total des dettes financières	3 759	3 662
Autres passifs	605	436
Total des passifs et capitaux propres	7 184	7 169

Flux de trésorerie résumés 2009 - 2010

En millions d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Taux de change €/£	1,162	1,126
Variation de trésorerie courante	353	276
Autres produits opérationnels et l'impôt	3	5
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	356	281
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(70)	(50)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(226)	(261)
Variation de trésorerie	60	(30)

CHAPITRE 4 – FACTEURS DE RISQUE

4.1.	<i>Risques opérationnels</i>	6
4.2.	<i>Risques industriels et environnementaux</i>	10
4.3.	<i>Risque de crédit ou de contrepartie</i>	11
4.4.	<i>Risques financiers : risques de liquidité</i>	12
4.5.	<i>Risques financiers : risques de marché</i>	13
4.5.1	<i>Risques de taux</i>	13
4.5.2	<i>Risque de change</i>	13
4.5.3	<i>Risque sur les actions et autres instruments financiers</i>	14
4.5.4	<i>Risque sur les matières premières</i>	14
4.5.5	<i>Risques liés aux avantages postérieurs à l'emploi</i>	15
4.6.	<i>Risques liés aux opérations de croissance externe</i>	15
4.7.	<i>Risques juridiques</i>	16
4.7.1	<i>Enjeux et contraintes d'un cadre juridique spécifique</i>	16
4.7.2	<i>Risques avérés et consécutifs au non respect d'engagements contractuels</i>	17
4.7.3	<i>Litiges significatifs</i>	18
4.8.	<i>Le principal actionnaire de GET SA détient un pourcentage significatif du capital et des droits de vote</i>	19
4.9.	<i>Assurances</i>	19

Le Groupe a procédé à une revue des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa situation financière ou ses résultats (ou sa capacité à réaliser ses objectifs) et considère ne pas être exposé à d'autres risques significatifs que ceux présentés ci-après. Les quatre filiales françaises de Veolia Cargo acquises par Europorte SAS en novembre 2009 et GBRf, acquise en 2010, ont également fait l'objet d'une revue des risques, dont les conclusions sont retracées ci-après ; la présentation ci-dessous ne prend pas en compte la gestion et le contrôle des risques au sein de la filiale Europorte Services, dont les activités n'ont effectivement commencé qu'en décembre 2010.

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 crise économique et financière majeure, dont l'issue est incertaine, dans un contexte de plan d'austérité drastique au Royaume-Uni où l'inflation reprend ;
- 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 de leurs alliances et la concurrence des compagnies aériennes à prix bas, dites « *low cost* » ;
- l'attractivité des services de transport par le Tunnel par rapport aux autres modes de transport transmanche ;
- la concurrence des ferries et une possible intensification de la guerre des prix ;
- 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 perturbée dans un contexte économique dégradé.

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 à la section 6.4 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 contraction du marché.

La surcapacité du marché transmanche entretient une concurrence forte entre les opérateurs avec des impacts directs sur le niveau de prix et des divergences stratégiques des acteurs en matière de politique commerciale.

En ce qui concerne les activités de la Concession, Groupe Eurotunnel doit faire face à la concurrence des opérateurs de ferries dans un contexte de contraction du marché du Déroit, Groupe Eurotunnel doit également faire face à la concurrence des compagnies aériennes. Les stratégies de prix ou autres initiatives concurrentielles prises par les compagnies aériennes ou les opérateurs de ferries sont susceptibles d'avoir une incidence négative sur les volumes du Service Navettes Passagers. Ces mêmes initiatives concurrentielles sont également susceptibles d'avoir une incidence négative sur la fréquentation des trains de voyageurs (Eurostar), s'il s'agit d'une compétition directe sur les routes Paris-Londres et Bruxelles-Londres. Les informations relatives à la part de marché des trains de voyageurs (Eurostar) 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 2009, les nouveaux entrants représentaient une part de l'ordre de 20 %. Dans un contexte de relance économique, les opérateurs privés de fret ferroviaire entrés sur le marché à la faveur de l'ouverture du fret à la concurrence, continuent de prendre des parts de marché à Fret SNCF, mais 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 soumis à un certain nombre d'obligations destinées soit à protéger le public transporté, soit à réduire tout risque d'accident. A ce titre, on peut notamment distinguer quatre catégories d'obligations, et en conséquence de risques, auxquels est confronté Groupe Eurotunnel :

- 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 et, selon le cas, l'image du Groupe, les incidents, même mineurs, d'exploitation inhérents aux activités ferroviaires (déraillements notamment), pouvant faire l'objet d'une couverture médiatique sans rapport avec la gravité réelle de ces incidents et en affecter l'image.
- 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 pourrait suspendre temporairement l'autorisation d'exploiter jusqu'à ce que les mesures correctives nécessaires soient mises en œuvre. Une fermeture prolongée ainsi décidée pourrait avoir un impact significatif sur l'image de Groupe Eurotunnel ainsi que sur ses résultats et sa situation financière ;
- Groupe Eurotunnel assure certaines missions pour le compte des Etats. Il 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, notamment en matière de contrôles frontaliers, 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 ; et

- Groupe Eurotunnel dispose de plus de 15 ans d'expérience pour la maintenance du matériel roulant, des équipements et de l'infrastructure. Il ne peut toutefois être totalement exclu que, 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, 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. Le parc actuel des locomotives Europorte est constitué, pour partie, de locomotives anciennes pouvant faire l'objet de pannes, pouvant entraîner des perturbations opérationnelles et des pertes de revenus, ainsi que des coûts de rénovation ou remplacement importants et imprévus.

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 6.5.1 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, en 2010, dans le cadre de sa politique d'amélioration de la sécurité et de la qualité de service, le Groupe a acquis deux locomotives autonomes de secours supplémentaire.

Par ailleurs, à la suite de l'Incendie de septembre 2008, et compte tenu des nombreux retours d'expérience tirés de ce sinistre, Groupe Eurotunnel a lancé un programme, visant à améliorer la prévention des incendies en Tunnel, par notamment la création de zones d'attaque du feu spécialisées, le système SAFE, dont la mise à disposition est prévue pour l'automne 2011.

- 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 6.6. Pour réduire son risque sur la maintenance lourde, le Groupe a mis en place en 2010, un programme *Keep Going to Quality*, ainsi qu'une procédure de maîtrise améliorée des programmes et des budgets. Pour faire face au risque de perturbations opérationnelles résultant de pannes de locomotives d'Europorte, le Groupe a mis en place un programme d'optimisation et de rationalisation du parc de locomotives des sociétés Europorte, au sein d'une structure dédiée, EuroSco.

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 aux sections 6.6 et 6.7 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 ou sur les infrastructures voisines nécessaires au passage des trains ou des Navettes. Indépendamment des couvertures d'assurance en place (voir la section 6.8 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 6.7 du présent Document de Référence.

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

Une détérioration des relations sociales ou des perturbations sociales ne peut être exclue. Des grèves, débrayages, actions de revendication ou autres troubles sociaux pourraient venir perturber les activités de Groupe Eurotunnel, plus particulièrement dans le contexte général de morosité économique, associé à celui spécifique de maîtrise des coûts d'exploitation de l'entreprise et, du côté britannique, un plan d'austérité sans précédent et une reprise de l'inflation. 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.

Les procédures de gestion des risques sociaux sont décrites à la section 17.3 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 vieillissantes 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. Une structure dédiée aux formations professionnelles ferroviaires a été en outre créée fin 2010. Afin de fidéliser ses collaborateurs clés, le Groupe a procédé à une attribution d'options présentées au chapitre 17 du présent Document de référence.

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 (Eurostar) et par les trains de marchandises, les Réseaux et Entreprises Ferroviaires payant des redevances en échange de cette utilisation. Les résultats des opérateurs de trains de voyageurs (Eurostar) et des Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires 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 de voyageurs (Eurostar) 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 de voyageurs (Eurostar) 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), le calage des véhicules et la restauration à bord des Navettes, 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 du Lien 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, sa capacité future de développement pourrait être affectée par l'impossibilité de pouvoir acquérir des Navettes supplémentaires ou de remplacement à un coût ou dans un calendrier optimal, ce qui serait susceptible d'avoir une incidence défavorable sur la situation financière ou les perspectives de Groupe Eurotunnel.

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. En 2010, les Directions Industrielle et des Achats ont en outre amélioré les conditions d'approvisionnement en pièces critiques.

4.2. Risques industriels et 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 à la section 6.10 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. L'autorité britannique prévoit d'imposer la réalisation d'une évaluation du risque lié au changement climatique sur l'activité de Groupe Eurotunnel. La conduite de cette étude obligera à faire appel à des compétences en climatologie et en géographie n'existant pas au sein du Groupe.

Les zones et sites industriels sur lesquels Europorte intervient et les produits transportés présentent un risque en matière environnementale et 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 2000 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 limitée au secteur du transport routier du fait que :

- Les principaux clients du Groupe, les Réseaux, représentaient en 2010 35 % du chiffre d'affaires du Groupe.
- 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 R. 2.i 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 5 % du chiffre d'affaires global du Groupe en 2010.

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 R. 3. 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 6 mois avec des contreparties ayant une notation d'au moins P-1 de Moody, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation 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 100 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 65 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 qui rapporte régulièrement au comité d'audit à cet égard.

4.4. Risques financiers : risques de liquidité

Compte tenu du niveau d'endettement de Groupe Eurotunnel et malgré une diminution significative de celui-ci en 2007, Groupe Eurotunnel devra consacrer une fraction encore importante de ses flux de trésorerie d'exploitation au paiement des intérêts, 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 Y.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	Flux de trésorerie contractuels (*)					
	Valeur comptable au 31 décembre 2010	2011	2012-2015	2016-2020	2021-2030	2031 et au-delà
Emprunts bancaires	(3 759)	(175)	(1012)	(1 407)	(3092)	(6247)
Instruments dérivés	(392)	(32)	62	132	265	419
Total passifs financiers	(4 151)	(207)	(950)	(1 275)	(2 827)	(5 828)

* 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 2010, soit £1 = €1,162.

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 exposées au chapitre 22 du présent Document de Référence ainsi qu'à la note X.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 X.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 financier, du Directeur *corporate finance* et de leurs principaux managers.

Comme indiqué en section 10.6 du présent Document de Référence, au 31 décembre 2010 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 2010, est de 3 754 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	–	–	–
Passifs financiers	–	111	3 643
Position nette avant gestion	–	111	3 643
Position hors-bilan	–	–	–
Position nette après gestion	–	111	3 643

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. Les tranches de dette à taux variable (avant prise en compte des couvertures) sont de 350 millions de livres sterling et de 953 millions d'euros. Le risque de taux d'inflation porte à la fois sur les intérêts et les remboursements du principal des deux tranches indexées. A titre illustratif, une variation de 1 % du taux d'inflation, aurait un impact sur le montant du principal des tranches A₁ et A₂ de 12 millions d'euros.

De plus, en l'absence d'un refinancement avant juin 2012 des Tranches C₁ et C₂, une marge additionnelle de 2 % sera applicable sur leur montant nominal respectif. L'impact financier sur les flux de trésorerie liés au service de la dette est estimé à 27 millions d'euros en année pleine.

Dans le cadre des procédures de gestion de trésorerie du Groupe, exposées au paragraphe 16.10.2 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.

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 2010, 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	0,2	2,4	–	(2,1)	–	(2,1)
Livre sterling	0,3	2,0	–	(1,8)	–	(1,8)

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. A titre illustratif et sur la base des informations comptables au 31 décembre 2010, une variation à la baisse de l'ordre de 10 % du taux de change euro/livre sterling utilisé pour la consolidation du compte de résultat 2010 de Groupe Eurotunnel (1,169 à 1,052) aurait mécaniquement ramené le chiffre d'affaires consolidé de 736,7 millions d'euros à 700,8 millions d'euros, l'EBITDA consolidé de 336 millions d'euros à 314 millions d'euros, et le résultat net consolidé d'une perte de 57 million d'euros à une perte de 67 millions d'euros. Une variation à la hausse de 10 % du taux de change euro/livre sterling utilisé pour la consolidation du compte de résultat 2010 de Groupe Eurotunnel (1,169 à 1,286) aurait mécaniquement fait progresser le résultat net consolidé de 10 millions d'euros portant ainsi la perte de 57 millions d'euros à une perte d'environ 47 millions d'euros.

Le tableau ci-dessous illustre la sensibilité au risque de change au 31 décembre 2010, en résumant l'analyse de sensibilité sur le résultat du Groupe et les capitaux propres des variations de la livre sterling :

	Impact sur le résultat avant impôt		Impact sur les capitaux propres avant impôts	
	Hausse de 10 %	Baisse de 10 %	Hausse de 10 %	Baisse de 10 %
Livre sterling	+10 millions d'euros	-10 millions d'euros	-169 millions d'euros	+169 millions d'euros

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 régulièrement 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. Le Groupe ne réalise aucun investissement en actions, en instruments de taux ou d'autres dérivés.

4.5.4 Risque sur les matières premières

Le prix de certaines ressources importantes utilisées par Groupe Eurotunnel est fluctuant

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 2010, environ 7 % 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.

Pour le risque prix, le Groupe Eurotunnel ayant la possibilité d'être alimenté à la fois par le réseau anglais et le réseau français, le niveau de prix constaté sur les deux marchés nationaux est un des critères de répartition de la fourniture entre les deux marchés.

De plus, la mise en place, sur le marché français, du TaRTAM – Tarif Réglementé Transitoire d'Ajustement du Marché – (dont Groupe Eurotunnel bénéficie depuis mars 2007) a conforté un différentiel de prix entre les deux marchés, tout en réduisant la volatilité des prix (les prix du TaRTAM sont révisés annuellement par le gouvernement de quelques points). Pour 2011, l'application de la loi NOME – Nouvelle Organisation des Marchés de l'Electricité –

impactera les prix de l'électricité achetée en France mais devrait continuer à protéger le Groupe contre 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 les deux régimes de retraite à prestations définies historiques et un fonds de retraite GBRf, société acquise en 2010 en faveur de ses salariés. L'estimation de la valeur des actifs et des engagements du Groupe Eurotunnel est effectuée par un actuair 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* des trois fonds, les actuaires et autres conseils professionnels. Le fonds GBRf fait partie du GB Railways Section.

En début de l'année 2010, le Groupe a négocié avec les salariés concernés du Groupe une modification des conditions liées aux prestations de retraite du principal régime de retraite, le *Channel Tunnel Group Pension Fund*. Les nouvelles conditions sont entrées en vigueur le 1^{er} avril 2010 et, par le passage d'un régime exclusivement à prestations définies, à un régime hybride (pour partie à prestations définies et pour partie à cotisations définies) ont permis de limiter les risques liés à ce régime.

4.6. Risques liés aux opérations de croissance externe

La stratégie de développement du Groupe implique d'effectuer des opérations de développement ou de croissance externe par le biais d'acquisitions d'actifs ou d'entreprises, dans les métiers du fret ferroviaire et dans des zones géographiques où le Groupe souhaite se renforcer. Le Groupe pourrait ne pas être à même, compte tenu notamment du contexte concurrentiel, de mener à terme des opérations de développement ou de croissance externe qu'il envisagerait au regard de ses critères d'investissement, ce qui pourrait avoir un impact négatif significatif sur la mise en œuvre de cette stratégie. Les opérations de croissance externe pourraient impliquer un certain nombre de risques liés à l'intégration des activités acquises ou du personnel, à la difficulté de dégager les synergies et/ou les économies escomptées, et à l'apparition de passifs ou coûts non prévus. La survenance de l'un ou plusieurs de ces risques pourrait avoir un impact négatif sur l'activité, la situation financière, les résultats ou les perspectives du Groupe.

Europorte SAS a acquis le 30 novembre 2009 quatre des filiales françaises du groupe Veolia Cargo et le 28 mai 2010, la société de fret ferroviaire britannique, GBRf. Le Groupe entend améliorer la situation opérationnelle et financière de ces filiales du groupe Veolia et, à cette fin, a élaboré une stratégie et mis en place les plans d'actions nécessaires. Les différents plans d'action retenus peuvent faire l'objet de difficultés de mise en œuvre et de retards

préjudiciables à l'atteinte du retour à l'équilibre financier dans les délais prévus. Par ailleurs, le contexte économique global incertain est susceptible de peser négativement sur les échanges mondiaux de marchandises et sur les activités industrielles, ce qui pourrait notamment se traduire par un ralentissement du trafic des containers et le transfert des contrats à la concurrence, affectant par là même le volume d'activité et les résultats financiers des filiales Europorte.

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

La configuration unique de la liaison transmanche, ainsi que les conditions exceptionnelles dans lesquelles la construction et la mise en opération du Tunnel ont été opérées sont telles que l'activité de Groupe Eurotunnel est exercée dans un environnement législatif et réglementaire auquel dérogent parfois des dispositions spécifiques, sur la base d'interprétations distinctes, dont rien ne permet de savoir si elles continueront à prévaloir dans le futur (notamment les directives ferroviaires européennes, en constante évolution. Ce cadre réglementaire comprend, notamment, les directives ferroviaires européennes, en constante évolution (et actuellement encore en cours de refonte), avec, comme indiqué en section 22.3 ci-après, la libéralisation au 1^{er} 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.

Si l'application de certains textes législatifs ou réglementaires relatifs à l'activité de Groupe Eurotunnel était modifiée ou si de nouvelles dispositions législatives ou réglementaires moins favorables venaient à être édictées, cela pourrait avoir une incidence négative sur la situation financière de Groupe Eurotunnel. L'entreprise suit de très près ces évolutions.

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 Etats 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 imposer à celui-ci 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, et ces mesures pourraient être susceptibles d'imposer à Groupe Eurotunnel de prendre en charge d'importantes dépenses supplémentaires en vue d'assurer leur respect, ou pourraient imposer des restrictions relatives à ses activités. 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 et les sociétés de l'ensemble Europorte opèrent dans un environnement très réglementé, générant ainsi une forte dépendance vis-à-vis de décisions et de mesures sur lesquelles Groupe Eurotunnel ou Europorte a une influence très limitée. Comme dans tout secteur d'activité réglementé, des modifications futures de la réglementation ou de son interprétation par l'administration ou les tribunaux peuvent entraîner des dépenses supplémentaires pour Europorte et le Groupe, et affecter négativement son activité, sa situation financière et ses résultats.

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 Etats. 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 n'exerce aucun contrôle sur les activités des Réseaux et Entreprises Ferroviaires

Voir le paragraphe intitulé « Groupe Eurotunnel n'exerce aucun contrôle sur les activités des Réseaux et Entreprises Ferroviaires » à la section 4.1 ci-dessus.

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'auront 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, connaît une évolution importante avec l'entrée en vigueur depuis 2010 de la réforme de la tarification adoptée avec la signature le 3 novembre 2008 du 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. 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, ou envers les autres 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 2010, le Groupe n'a pas subi de réduction significative des charges annuelles fixes en conséquence d'une indisponibilité du Lien Fixe.

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.

4 FACTEURS DE RISQUE

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 entrepris d'identifier les possibilités de diversification et de croissance.

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 2010, 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 (€)	19,5	13,2	4,9	0,8	0,5
Royaume-Uni (£)	7,6	5,8	1,4	0,2	0,1

Au 31 décembre 2009, 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 (€)	11,2	9,9	0,9	0,2	0,2
Royaume-Uni (£)	2,8	2,5	0,3	–	–

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 X 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 avoir une incidence défavorable sur 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

Groupe Eurotunnel a mis en place des programmes d'assurance décrits à la section 6.8 du présent Document de Référence.

Il ne peut être exclu que, dans certaines circonstances, les indemnités versées par les assureurs au titre des polices 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, du type de l'Incendie de septembre 2008, 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. Les conditions de renouvellement des contrats d'assurance de Groupe Eurotunnel en 2010 sont exposées à la section 6.8 du présent Document de Référence.

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, selon le cas. A ce titre, notamment, la mise en place du projet SAFE a permis d'aboutir à une réduction substantielle des primes d'assurance comme indiqué en section 6.8 ci-dessous. En outre, l'entreprise a renforcé le niveau de garantie en matière d'indemnisation des dommages à l'environnement pour les sociétés Europorte.

CHAPITRE 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 immatriculée 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 *Evénements importants dans le développement des activités de GET SA*

a) Conséquences de l'Incendie de septembre 2008

La police d'assurance du Groupe couvrant les dommages matériels et les pertes d'exploitation à hauteur de 900 millions d'euros, est composée de deux lignes distinctes : une première ligne de couverture de 200 millions d'euros placée en France et une deuxième ligne de 700 millions d'euros placée sur le marché londonien. La période d'indemnisation de la perte d'exploitation à la suite de l'incendie était de 24 mois, et expirait donc en septembre 2010.

Les Réseaux (BRB et SNCF), utilisateurs de l'infrastructure du Tunnel sous la manche, ne bénéficient de l'assurance souscrite par le Groupe que pour les seuls dommages matériels occasionnés au Tunnel. Néanmoins, les compagnies d'assurance du Groupe ont reçu des Réseaux une demande d'indemnisation au titre de l'incendie du 11 septembre 2008 portant sur leurs propres pertes d'exploitation, les Réseaux estimant que les assureurs du Groupe devraient également les indemniser à ce titre.

De ce fait, Eurostar UK Limited (« EUKL », en évoquant les droits de BRB) et la SNCF ont engagé une procédure à l'encontre des assureurs de première ligne et obtenu ex parte et sur requête en référé (non contradictoire et en l'absence des autres parties) une ordonnance du TGI de Paris en date du 13 mai 2009 leur ordonnant de « réserver dans leurs comptes – sur la somme de 200 millions d'euros correspondant au montant total de la garantie de la police – la somme de 48 millions d'euros au bénéfice des sociétés SNCF et EUKL » en attendant une décision sur le fond (sur le droit à l'indemnité). Cette somme correspond à l'estimation non contradictoire par les réseaux de leurs propres pertes d'exploitation. Cette ordonnance a été notifiée aux assureurs le 20 mai 2009.

Eurotunnel a initié en avril 2010 un recours devant un Tribunal arbitral en vue de faire reconnaître qu'Eurotunnel n'a pas d'obligation au titre du contrat d'usage d'assurer les Réseaux pour leurs pertes d'exploitation et que ces derniers n'ont pas contribué à la prime relative à la couverture des pertes d'exploitation au titre des polices d'assurances du Groupe.

Le tribunal arbitral est constitué, et la décision est attendue à la fin de 2011.

La procédure en cours entre EUKL/SNCF et les compagnies d'assurance n'impliquait pas Groupe Eurotunnel qui n'était pas partie à cette procédure, mais Eurotunnel a décidé en juillet 2010 d'intervenir volontairement dans cette procédure avec une demande que le tribunal se déclare incompétent sur deux questions fondamentales et sursoit à statuer en attendant que ces questions soient tranchées par un tribunal arbitral. Par décision du 10 janvier 2011, le juge de la mise en état du TGI de Paris a suspendu les deux procédures (SNCF et Eurostar contre les assureurs) jusqu'à ce que la sentence arbitrale soit rendue.

Par ailleurs le TGI de Paris a également ordonné en 2009 la mise sous séquestre d'une somme de 11 millions d'euros réclamée par Groupe Eurotunnel aux assureurs de la première ligne jusqu'à décision sur le fond. Les Réseaux ayant confirmé limiter leur réclamation à 48 millions d'euros, Eurotunnel a demandé la libération de ces 11 millions d'euros à son profit. Cette dernière est intervenue le 17 février 2011.

Ces actions ne remettent pas en cause le principe d'indemnisation des pertes et dommages supportés dans le cadre du sinistre mais retardent les remboursements attendus des assureurs de la première ligne.

Le Groupe avait reçu un total de 141 millions d'euros de remboursements de la première ligne au 31 décembre 2009, et n'a pas perçu de remboursement de la première ligne en 2010.

Au cours de l'exercice, Groupe Eurotunnel a encaissé 16 millions d'euros d'indemnités de la part des assureurs de la deuxième ligne, portant ainsi le montant des indemnités d'assurance payées par ses assureurs à 157 millions d'euros au 31 décembre 2010. Eurotunnel a obtenu un accord complémentaire de paiement des assureurs de la deuxième ligne sur diverses réclamations à hauteur d'environ 7 millions d'euros qui ont été payés début 2011.

Eurotunnel a engagé et se réserve d'engager toutes les actions appropriées afin de percevoir l'intégralité des indemnités dues au titre du préjudice couvert par les polices d'assurance. FM s'est constituée partie civile afin de pouvoir être considéré comme une partie à la procédure et ainsi notamment, disposer du droit d'accès au dossier par l'intermédiaire de son avocat. L'information judiciaire ouverte suite à l'Incendie de septembre 2008 n'est pas clôturée à ce jour.

L'activité de l'année 2010 a continué d'être affectée par les conséquences de l'incendie du 11 septembre 2008, essentiellement sur l'activité Navettes Camion. Toutefois, dans le contexte décrit ci-dessus, Eurotunnel n'a pas comptabilisé en 2010 d'indemnités d'assurance à recevoir complémentaires au titre de ses pertes d'exploitation.

b) Opérations financières et simplification de la structure du Groupe

Au cours de l'exercice 2010, le Groupe a procédé :

- au remboursement contractuel final des ORA I Tranche 3 en juillet 2010, et
- au remboursement contractuel final des TSRA le 6 septembre 2010.

A la suite de ces opérations le Groupe a poursuivi la simplification de sa structure juridique avec la fusion-absorption de TNU PLC et d'EGP par GET SA.

c) Acquisition de la société GB Railfreight le 28 mai 2010

Le 28 mai 2010, le Groupe a conclu l'acquisition de la société GB Railfreight Limited pour un montant de 25,7 millions de livres (équivalent à 30,1 millions d'euros).

5.1.6 Événements récents

a) Rémunération complémentaire conditionnelle sur les TSRA

Le 6 mars 2008, il a été procédé à l'émission de 800 000 TSRA d'une valeur nominale de 1 000 euros chacun. Les modalités des TSRA figurant dans la note d'opération visée par l'AMF le 20 février 2008 sous le numéro 08-032, prévoient le paiement d'une rémunération complémentaire conditionnelle en espèces ou, le cas échéant, en actions, par remise d'Actions Ordinaires GET SA existantes ou, pour autant qu'une assemblée générale des actionnaires l'ait autorisé, d'Actions Ordinaires GET SA nouvelles, à raison de 5,4 Actions Ordinaires GET SA par TSRA pour les personnes ayant conservé les TSRA, puis les actions remises en remboursement des TSRA jusqu'au 6 mars 2011. Le 3 mars 2011, le conseil d'administration, conformément aux termes de l'option offerte à GET SA, a décidé de procéder au règlement de la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA par attribution d'Actions Ordinaires GET SA auto-détenues. Le nombre maximum d'Actions Ordinaires GET à remettre est de 4 320 000, sur la base du ratio prévu par les modalités des TSRA : un TSRA donnait droit à 103,8 actions en remboursement et à 5,4 actions en cas de respect de l'engagement de conservation. Le virement des Actions Ordinaires GET SA en question est prévu pour le 18 mars 2011.

b) Actions de fidélité (augmentation de capital 2008)

Le 25 avril 2008, GET SA a décidé de procéder au remboursement anticipé en espèces du solde des ORA II, par utilisation du produit de l'émission d'Actions Ordinaires GET SA nouvelles souscrites sur exercice des bons de souscription d'actions, attribués gratuitement aux actionnaires de GET SA. Le 4 juin 2008, GET SA constatait la réalisation d'une augmentation de capital d'un montant nominal de 41 848 875,60 euros par émission de 104 622 189 Actions Ordinaires sur exercice de 59 784 108 des bons de souscription 2008 attribués gratuitement aux actionnaires de GET SA. Comme indiqué dans la note d'opération visée par l'AMF le 28 avril 2008 sous le numéro R. 08-024, cette opération prévoit l'attribution d'actions supplémentaires pour les personnes ayant conservé jusqu'au 6 mars 2011 les Actions Ordinaires nouvelles 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 le cas échéant, à ce titre est de 4 755 554, sur la base du ratio suivant : la détention de 22 actions donnant droit à une action supplémentaire. Le 3 mars 2011, le conseil d'administration a décidé de procéder à cette émission. La date de jouissance de ces Actions Ordinaires supplémentaires est fixée au 1^{er} janvier 2011 ; en conséquence, elles seront inscrites sous un code ISIN spécifique jusqu'à la mise en paiement du dividende de l'exercice clos le 31 décembre 2010. Le virement des Actions Ordinaires GET SA en question est prévu pour le 18 mars 2011.

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 41 770 milliers d'euros au titre de l'exercice 2008, 49 400 milliers d'euros au titre de l'exercice 2009 et 49 203 milliers d'euros au titre de l'exercice 2010.

Au cours des trois derniers exercices, les cinq principaux investissements de Groupe Eurotunnel ont été (i) le programme de rénovation et d'augmentation de la puissance motrice de 17 locomotives de 5,6 à 7 mégawatts, pour environ 61 millions d'euros en 2008-2010, ce qui permet à Groupe Eurotunnel de disposer à fin 2010 d'une flotte de 33 locomotives de 7 mégawatts pour répondre à l'augmentation des charges tractées liée à l'allongement des navettes à 32 porteurs et à la hausse du poids des camions, (ii) l'installation de stations SAFE avec la construction et mise en service d'une station prototype et le début des travaux des trois suivantes (environ 12 millions d'euros), (iii) la poursuite des études d'un nouveau système de radiocommunications (environ 7 millions d'euros), (iv) le programme de remplacement des appareils de voie (environ 4 millions d'euros) et (v) la mise en place d'un nouveau système de radiocommunications (environ 1 millions d'euros).

Les opérations de croissance externes sont décrites au chapitre 6 et à la note D des comptes consolidés 2010 figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

5.2.2 Principaux investissements futurs

Groupe Eurotunnel entend poursuivre les programmes d'investissement en cours.

A ce titre, Groupe Eurotunnel a étendu en 2010 le programme de rénovation et d'augmentation de puissance de ses locomotives à 18 unités supplémentaires, qui à terme portera le parc de locomotives 7 mégawatts à 44.

Groupe Eurotunnel continue de procéder au remplacement de certains équipements, aujourd'hui usagés du fait de leur utilisation intensive ou en passe de devenir obsolètes et de lancer des procédures d'appel d'offres pour le remplacement de ces équipements.

Le 15 décembre 2009, Eurotunnel a conclu avec Alcatel-Lucent un contrat pour la mise en place d'un nouveau système de radiocommunications GSM-R interopérable et compatible au niveau européen. Cet investissement de 43 millions d'euros est destiné à renforcer encore la sécurité du Tunnel et l'efficacité de son système de radiocommunications. Le système sera intégralement opérationnel, en ce qui concerne l'interopérabilité et les équipements embarqués, d'ici mi-2014.

Après les tests d'un nouveau plancher et d'un châssis renforcé sur un prototype en 2009, la restauration d'un premier lot de 126 wagons Breda (la première génération des wagons Navettes Camions) a été lancée en 2010 sur une période de trois ans pour un montant estimé à environ 6 millions d'euros. 290 wagons Arbel bénéficieront également d'une rénovation de planchers au cours des cinq prochaines années pour un montant d'environ sept millions d'euros.

Eurotunnel a aussi signé un contrat pour la fourniture et l'installation de quatre stations SAFE. Un prototype et des tests réussis ont été réalisés en 2010. Les trois stations suivantes seront installées et opérationnelles d'ici fin 2011. Le coût total du projet est estimé à environ 20 millions d'euros.

Groupe Eurotunnel poursuit l'étude de la conception des Navettes Camions de nouvelle génération et prépare la soumission de dossiers à la CIG.

Pour assurer son développement commercial sur les trois prochaines années, Europorte a décidé de procéder à l'acquisition de locomotives supplémentaires. A ce titre, une première commande a été signée pour l'acquisition de cinq locomotives diesel de faible puissance (2 millions d'euros par unité) et des négociations sont également en cours pour deux locomotives supplémentaires en option. En parallèle Europorte est en cours de négociation pour l'acquisition de 12 locomotives diesel forte puissance. La livraison de ces matériels devrait s'étaler sur les trois prochaines années.

Les principaux investissements futurs seront en principe autofinancés.

CHAPITRE 6 – DESCRIPTIF DES ACTIVITES DE GROUPE EUROTUNNEL

6.1.	<i>Introduction</i>	25
6.2.	<i>Activités regroupées au sein de la Concession</i>	26
6.2.1	<i>Activités de transport de Navettes</i>	26
6.2.2	<i>Réseau Ferroviaire</i>	28
6.2.3	<i>Autres revenus</i>	30
6.3.	<i>Activités regroupées au sein de l'ensemble Europorte</i>	31
6.3.1	<i>Activités d'Europorte en France</i>	31
6.3.2	<i>Activités d'Europorte au Royaume-Uni</i>	33
6.4.	<i>Principaux marchés de Groupe Eurotunnel</i>	33
6.4.1	<i>Marché fret</i>	33
6.4.2	<i>Marché Passagers</i>	37
6.4.3	<i>Position concurrentielle des Services Navettes</i>	39
6.5.	<i>Capacités des activités regroupées au sein de la Concession</i>	41
6.5.1	<i>Le Système</i>	41
6.5.2	<i>Le Matériel Roulant</i>	42
6.5.3	<i>Les services ferroviaires voyageurs et fret</i>	42
6.6.	<i>Fiabilité du Système</i>	43
6.6.1	<i>Disponibilité du Tunnel et entretien</i>	43
6.6.2	<i>Remplacement des rails</i>	43
6.6.3	<i>Maintenance et disponibilité du matériel roulant</i>	43
6.6.4	<i>Stratégie de maintenance</i>	44
6.6.5	<i>Les projets</i>	45
6.7.	<i>Sécurité et sûreté</i>	45
6.7.1	<i>Sécurité du Système et des Services Navettes</i>	45
6.7.2	<i>Gestion et contrôle de la sécurité et de la sûreté par Groupe Eurotunnel</i>	46
6.7.3	<i>Contrôle par les Etats</i>	47
6.8.	<i>Assurances</i>	47
6.9.	<i>Dépendances</i>	48
6.10.	<i>Environnement et développement durable</i>	48

6.1. Introduction

GET SA est la société faitière qui contrôle FM et CTG. Ces deux sociétés Concessionnaires assurent l'exploitation du Tunnel conformément au Traité de Cantorbéry et au Contrat de Concession, les deux principaux textes juridiques fondateurs de la construction et l'exploitation du Système.

En signant, le 12 février 1986, le Traité de Cantorbéry, qui autorise la construction et l'exploitation par des concessionnaires privés de la Liaison Fixe, les Etats ont fixé 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.

Groupe Eurotunnel exploite 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.

GET SA contrôle également Europorte SAS. Cette société holding, 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 / déchargements 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.

En choisissant les services de Groupe Eurotunnel, le client participe à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et peut valoriser son choix auprès de ses propres clients. Fonctionnant à l'électricité, le service de Navettes d'Eurotunnel émet nettement moins de gaz à effet de serre que les ferries qui utilisent des carburants fossiles, comme indiqué en paragraphe 6.10 ci-dessous.

En 2010 Groupe Eurotunnel a réalisé son chiffre d'affaires à partir des trois principales sources de revenus suivantes :

- le Service Navettes assurant, d'une part, le transport de camions et, d'autre part, le transport de voitures, camping cars, caravanes, autocars, motocyclettes et remorques ; Eurotunnel transporte dorénavant les équipés sur ses Navettes Passagers adaptées aux véhicules hauts.
- les paiements effectués au titre de l'utilisation du Tunnel par Eurostar et par les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires ; et
- les nouvelles activités de fret ferroviaire et connexes, gérées par les sociétés Europorte.

En 2010, le chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel se décomposait de la manière suivante :

En millions d'euros	2010
Navettes	366
Réseau ferroviaire	263
Autres revenus	10
Sous-total Concession	639
Europorte	98
Chiffre d'affaires	737

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

6.2. Activités regroupées au sein de la Concession

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 l'infrastructure du Tunnel.

6.2.1 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 mieux 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 17.1.3 du présent Document de Référence).

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

a) 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 en 2010 de quinze Navettes Camions, chacune ayant une capacité de trente camions, et permettant d'assurer jusqu'à sept départs par heure dans chaque sens.

Stratégie

Politique commerciale camions

La stratégie est assise sur une optimisation du taux de remplissage 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.

Réseau de commercialisation

La société Eurotunnel SE assure la commercialisation des traversées auprès de petits et moyens transporteurs routiers en Europe continentale. Ce dispositif est complété par un réseau limité d'agents et de distributeurs exclusifs.

b) 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. Les billets peuvent être achetés à l'avance sur le site Internet « 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 chacune transporter jusqu'à 180 voitures ou 120 voitures et 12 autocars.

Le Service Navettes Passagers assure jusqu'à 3,5 départs par heure dans chaque sens en exploitation normale.

Stratégie

Dans le cadre du modèle économique de l'entreprise, l'objectif est d'optimiser le taux de remplissage des Navettes Passagers et d'augmenter la marge par véhicule transporté.

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. Une refonte du site internet d'Eurotunnel a accompagné la mise en place de cette politique tarifaire, et actuellement, près de 75 % de la clientèle de Groupe Eurotunnel achète son billet en ligne. Depuis sa mise en place, cette politique a permis à Groupe Eurotunnel 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 55 % en 2010.

6.2.2 Réseau Ferroviaire

En 2010, Groupe Eurotunnel a réalisé 36 % de son chiffre d'affaires grâce à l'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les trains de voyageurs 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 compagnies 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 voyageant sur Eurostar et du tonnage de fret 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 ce document offrant des conditions d'accès à son réseau ferroviaire équivalentes à celles de la Convention d'Utilisation pour les autres 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 des Réseaux aux coûts d'exploitation.

En 2010, Groupe Eurotunnel a perçu, au titre de l'utilisation de son réseau ferroviaire, un montant total de 263 millions d'euros.

a) Trains de voyageurs Eurostar

En 2010, les services de trains de voyageurs Eurostar ont été exploités conjointement par Eurostar International Limited, la SNCF et la SNCB. A la fin de l'année 2009, Eurostar (UK) Limited avait été renommée Eurostar International Limited dans le cadre d'une réorganisation des structures d'exploitation des services de trains de voyageurs Eurostar. D'après les annonces effectuées par les partenaires d'Eurostar, cette réorganisation s'est poursuivie en 2010, et Eurostar International Limited est désormais 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, le 14 novembre 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 2010, Eurostar détenait 80,5 % du marché passagers Paris-Londres, de même que 84,8 % du marché passagers Bruxelles-Londres (sources : BRB, SNCF, CAA).

Au premier semestre 2008, Eurostar programmait dix-sept départs dans chaque direction entre Paris et Londres ainsi que 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 quotidiennement 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).

Par la suite, Eurostar a programmé au premier semestre 2009 des fréquences équivalentes à celles du premier semestre 2008, avant de réduire ses services à seize départs dans chaque direction entre Paris et Londres (en septembre 2009) puis neuf trains dans chaque direction entre Londres et Bruxelles, ainsi qu'à cinq jours sur sept pour la desserte de Disneyland Paris (en décembre 2009). Ainsi sur l'ensemble de l'année 2010, les capacités offertes par Eurostar ont été réduites de 5 % par rapport à 2009.

En 2010, le nombre de voyageurs Eurostar (empruntant le Tunnel), en atteignant 9,5 millions, a connu une hausse de 3 % par rapport à 2009 (source Eurostar).

En octobre 2010, Eurostar International Limited a annoncé son projet d'achat de 10 rames voyageurs interoperables 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 avant 2014 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. Groupe Eurotunnel travaille avec les compagnies ferroviaires en vue d'accompagner la mise en place de leurs projets.

b) Services de 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 Tunnel est emprunté par quatre catégories différentes de trains de fret :

- des trains intermodaux⁽¹⁾, 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 ou ;
- des trains conventionnels acheminés par service de wagon isolé ; et
- 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.

⁽¹⁾ *Intermodal : conteneurs ou caisses mobiles transportés par train d'un terminal à un autre, puis transférés sur un autre mode de transport (bateau, route, etc.).*

Afin de relancer le fret ferroviaire transmanche, Groupe Eurotunnel adopte 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 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.

Dans un contexte de marché fret affecté par la crise économique, et de perturbations à répétition du fret ferroviaire par des mouvements sociaux en 2010, le nombre de trains de fret ferroviaire a connu une baisse de 13 % en 2010 par rapport à 2009, tandis que le tonnage de marchandises transporté par ces trains a enregistré un repli de 4 % en 2010 par rapport à 2009. La baisse du trafic s'est particulièrement focalisée sur le secteur des wagons isolés, tandis que le trafic intermodal a vu la création de nouveaux services en 2010 malgré un contexte difficile.

6.2.3 *Autres revenus*

En 2010, les autres revenus de Groupe Eurotunnel ont généré un chiffre d'affaires de 10 millions d'euros, soit 1 % du chiffre d'affaires de Groupe Eurotunnel.

Les autres revenus de Groupe Eurotunnel 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 et (iv) la vente de produits d'assurance voyage au Royaume-Uni.

a) 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 directement après l'enregistrement et avant les contrôles frontaliers. 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.

b) 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.

Articulé autour des pôles de développement commerces, hôtellerie, parc d'affaires et loisirs, le bilan de la ZAC depuis sa création se traduit par le résultat suivant : sur un total de 49 hectares de terrains commercialisables, seuls 3,6 hectares de terrains à vocation commerciale et tertiaire restent à commercialiser, soit environ 7 % du stock foncier initial.

A partir de 2002, une politique de régularisation foncière initiée par l'entreprise a par ailleurs 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 vousoirs, 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. L'implication de l'ensemble des collectivités locales de la région Nord Pas-de-Calais consiste à faire de la Côte d'Opale la base arrière de la préparation des équipes olympiques des Jeux Olympiques de Londres en 2012. Les projets de développement initiés par le Groupe sur la commune de Sangatte, notamment en matière d'hébergement touristique, peuvent contribuer à s'inscrire dans cette perspective.

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.

6.3. Activités regroupées au sein de l'ensemble Europorte

L'ensemble Europorte a réalisé un chiffre d'affaires de 97,7 millions d'euros en 2010.

6.3.1 Activités d'Europorte en France

Le 30 novembre 2009, le Groupe a procédé à l'acquisition de quatre filiales françaises de fret ferroviaire du groupe Veolia Cargo. Cet investissement a permis d'accélérer le développement de l'activité de transport de fret ferroviaire en dotant le Groupe Europorte d'un maillage plus dense sur le territoire français.

L'ensemble Europorte se positionne comme un nouveau 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) où 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), qu'en France (Europorte France). 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.

Au cours de l'année 2010 le Groupe a pris connaissance des spécificités de ces activités, intégré les moyens existants, mis en place les fonctions clés et procédures, élaboré une stratégie et mis en place les plans d'actions nécessaires pour améliorer la situation financière et opérationnelle.

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 et demain Angleterre, Suisse, Italie, Espagne).

Pour opérer actuellement 120 trains par semaine, EPF dispose d'un parc d'une quarantaine de locomotives grandes lignes et diesels interopérables avec les pays européens voisins. Elles sont utilisées par 140 conducteurs et exploitants habilités aux opérations de sécurité sur le réseau ferré de France.

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,
- 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.

Europorte France conduit ses activités commerciales à partir de cinq agences réparties sur l'ensemble du territoire français.

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 :

- 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 de guichets et de pistes de chargement de camions-citernes,
- l'exploitation du terminal portuaire d'une raffinerie de pétrole, et
- des activités connexes pouvant être développées en synergie précédentes prestations.

Socorail intervient sur 36 sites industriels, 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 chaque année la gestion de 210 000 wagons, 210 000 camions et 1 800 opérations sur des navires.

Le chiffre d'affaires de Socorail par secteur industriel est essentiellement réalisé dans le secteur raffinage de pétrole / hydrocarbures (plus de 49 %), de la chimie (plus de 15 %) et dessertes terminales portuaires et RFN (plus de 9 %).

c) Europorte Services (EPS)

Europorte Services a commencé ses activités opérationnelles le 21 décembre 2010. EPS est la première entreprise privée gestionnaire délégué d'infrastructures portuaires. EPS exploite et assure la maintenance des infrastructures ferroviaires du port de Dunkerque. EPS prend en charge la gestion de la capacité des voies portuaires et des faisceaux dans le respect du règlement de sécurité de l'exploitation. En interface directe avec les industriels du port et les entreprises ferroviaires de traction, EPS assume la fonction de régulateur et favorise la fluidité des circulations, dans le respect des règles de sécurité. Dans le même esprit, EPS assurera la maintenance préventive et conditionnelle des équipements en proposant des optimisations sur l'infrastructure ferroviaire et accompagne le port de Dunkerque dans ses investissements, d'un point de vue technologique mais aussi stratégique, pour le développement des transports ferroviaires. Avec 200 km de voies ferrées, ses sept faisceaux et cinq postes d'aiguillage, le port de Dunkerque figure au premier rang des ports français pour l'acheminement par le rail de ses trafics maritimes.

d) 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 70 km de lignes autour de l'agence de Chatillon sur Seine et 80 km de lignes autour de l'agence de Gray où est également implanté un atelier pour la maintenance des locomotives diesel. EPP assure la maintenance de son matériel roulant ferroviaire et celui d'Europorte France.

6.3.2 Activités d'Europorte au Royaume-Uni

GB Railfreight (GBRf) assure un service de transport de fret intermodal depuis les infrastructures portuaires jusqu'aux plates-formes de logistique, ainsi que le transport de matières premières en vrac (ex charbon) vers les centrales électriques, et d'équipements et matériaux de construction vers des chantiers d'infrastructure. En 2010, GBRf est devenue la première et seule entreprise à transporter de la biomasse venant remplacer le charbon, vers la centrale électrique de Drax au Royaume-Uni.

6.4. Principaux marchés de Groupe Eurotunnel

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) une infrastructure permettant une liaison ferroviaire directe pour les trains de marchandises ou les trains de voyageurs Eurostar utilisée par les Réseaux et Entreprises Ferroviaires.

6.4.1 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 lui aussi se répartit habituellement en trois corridors géographiques :

- le Détroit, 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 Détroit sont favorables aux transports soumis à des contraintes de délai et attirent l'essentiel du trafic *Roll-On / Roll-Off* accompagné.

Le marché fret entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni a connu un fort développement au cours des 50 dernières années.

Différents facteurs sont à l'origine de cette expansion ininterrompue :

- 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.

L'année 2010 a été impactée par le contexte économique mondial, et plus particulièrement par la récession au Royaume-Uni. L'ampleur et la durée de ce ralentissement sont difficiles à mesurer avec précision.

a) **Service Navettes Camions**

Evolution du marché Détroit

Sur le marché fret, le Service Navettes Camions est en concurrence directe avec les exploitants de ferries sur le marché de transport routier accompagné sur la liaison Détroit.

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 Détroit 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 infléchie 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 Détroit ne se dément pas, car il permet la liaison la plus courte, la plus rapide et la plus fiable 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 qui l'organisation des opérations portuaires est gérée par des tiers.

La part de marché de la liaison Détroit (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 du fret ferroviaire transmanche, et
- l'augmentation de capacité et les évolutions de la politique tarifaire des différents opérateurs.

Parts de marché de Groupe Eurotunnel sur la liaison Détroit

Groupe Eurotunnel estime que sa part de marché camions accompagnés sur la liaison Détroit a évolué comme suit :

	2010		2009	
	Véhicules(*)	Part de marché(**)	Véhicules(*)	Part de marché(**)
Camions accompagnés	1 089 051	34,7 %	769 261	25,3 %

* Nombre de camions accompagnés transportés par Groupe Eurotunnel.

** Les pourcentages de parts de marché Détroit sont établis en calculant la part que représente Groupe Eurotunnel dans le nombre total de camions accompagnés transportés sur le marché Détroit, 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 fortement rétablie durant 2010 pour retrouver au cours du dernier trimestre 2010 son niveau d'avant l'incendie. Le nombre de camions transportés reste néanmoins inférieur à celui de 2007 compte tenu de la morosité persistante du marché.

b) Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires

i) Marché des trains de marchandises transmanche

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.

Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires	2010	2009
Fret ferroviaire transmanche (millions de tonnes)	1,13	1,18
Nombre de circulations	2 097	2 403

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

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 traduisent par une régression du trafic de 3 million de tonnes à 1 million de tonnes entre 1998 et 2007.

Afin de préserver et relancer les Services de Trains de Fret des Entreprises Ferroviaires, Groupe Eurotunnel a annoncé le 23 octobre 2007 une nouvelle stratégie compétitive et cohérente visant à résoudre ces difficultés du fret 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.

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, 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.

ii) Marché du fret britannique

Au Royaume-Uni la sensibilité et le comportement des clients vis-à-vis des questions environnementales affectent désormais les critères d'achat et a amené les entreprises à poursuivre ou prouver leur engagement dans ce domaine. Ceci incite les entreprises à mettre en place des changements. 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.

Les avantages environnementaux du fret ferroviaire sont clairs : 26 % des émissions de CO₂ au Royaume-Uni proviennent du transport dont 90 % du transport routier⁽²⁾ et le fret ferroviaire produit trois à quatre fois moins de CO₂ par tonne transportée que le transport par route et jusqu'à dix fois moins d'émissions polluantes⁽³⁾.

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⁽⁴⁾ qui inclue 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 prévu dans la publication du Ministère des transports britannique de septembre 2009 intitulé : « Réseau stratégique fret ferroviaire : la perspective à plus long-terme »⁽⁵⁾,
- 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.

iii) Marché du fret ferroviaire français

En 2005, le transport ferroviaire représentait 41 milliards de tonnes-kilomètres. Ce chiffre est tombé à 32 milliards de tonnes-kilomètres en 2009. Cette baisse est essentiellement due à la très mauvaise performance de l'opérateur historique qui n'arrive pas à gérer le problème du wagon isolé qui représentait près de 30 % des volumes transportés. A cela, s'est ajoutée la crise économique et la chute vertigineuse des prix du transport routier.

⁽²⁾ www.freightonrail.org.uk/factsfigures.htm

⁽³⁾ www.freightonrail.org.uk/pressrelease_18-05-2009.htm

⁽⁴⁾ www.dft.gov.uk/pgr/rail/whitepaper/cm7176

⁽⁵⁾ www.dft.gov.uk/pgr/rail/strategyfinance/strategy/freightnetwork/

Paradoxalement, la part de marché des nouveaux entrants dépasserait 20 % en 2009.

L'opérateur historique a été surpris par le dynamisme et la réactivité des « nouveaux entrants » qui ont pris une partie des marchés rentables, les trains entiers, lui laissant le soin d'opérer des trafics plus coûteux dans des zones plus diffuses.

En réaction, l'opérateur historique a lancé un programme pour redynamiser le fret basé sur une mutualisation des moyens : le « Multi Lots Multi Clients ». Sous réserve de l'impact des grèves, 2010 s'annonce meilleur en terme de volumes, avec une continuation de la percée des nouveaux entrants et un retour des clients au fret suite à la réduction de l'offre routière et à la reprise.

6.4.2 *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 2010.

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 Détroit. 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.

a) **Service Navettes Passagers**

Evolution du marché Détroit

Au cours des années quatre-vingt-dix, le marché Détroit 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 Détroit 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 Détroit ;
- 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 Détroit 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 du Détroit 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.

Parts de marché de Groupe Eurotunnel sur la liaison Détroit

Groupe Eurotunnel estime que ses parts de marché voitures et autocars sur la liaison Détroit, ont été les suivants :

	2010		2009	
	Véhicules	Part de marché	Véhicules	Part de marché
Voitures(*)	2 125 259	43,3 %	1 916 647	41,3 %
Autocars(**)	56 507	40,1 %	54 547	40,3 %

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

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

La part de marché voitures de Groupe Eurotunnel 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. Le trafic voiture en 2010, est en très légère diminution (-0,8 %) sur l'année par rapport à 2007, la part de marché est revenue à un niveau comparable à la période précédant l'incendie.

b) 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			
	2010		2009	
	Passagers (milliers)	Croissance	Passagers (milliers)	Croissance
Air et Rail				
Paris-Londres	8 354	+1,1 %	8 266	-2,2 %
Bruxelles-Londres	3 302	+0,9 %	3 271	-1,8 %

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 1,1 % entre 2009 et 2010. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaires d'Eurostar a progressé de 3,1 %.

Le volume du trafic aérien et du trafic ferroviaire en nombre de passagers entre Bruxelles et Londres a progressé de 0,9 % entre 2009 et 2010. Durant cette même période, le volume du trafic passagers ferroviaires d'Eurostar a progressé de 4,0 %.

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)			
	2010		2009	
	Passagers (milliers)(*)	Part de marché(**)	Passagers (milliers)(*)	Part de marché(**)
Paris-Londres	6 728	80,5 %	6 526	78,9 %
Bruxelles-Londres	2 801	84,8 %	2 694	82,4 %

* 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 80,5 % en moyenne, pour la période de 12 mois se terminant le 31 décembre 2010, contre 78,9 % pour la même période en 2009. Sur la même période, leur part de marché sur la route Londres-Bruxelles a augmenté, passant de 82,4 % à 84,8 %.

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 pour Eurostar, notamment par l'ajout de capacités additionnelles, ainsi qu'à l'avenir sur le marché Londres-Amsterdam et Londres-Cologne et Londres-Méditerranée, moyennant une offre de services directs.

Par ailleurs, la libéralisation du marché du transport ferroviaire international de voyageurs au 1^{er} 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.

6.4.3 Position concurrentielle des Services Navettes

Les Services Navettes sont en concurrence directe avec les opérateurs de ferry P&O Ferries, SeaFrance et Norfolkline sur le marché Détroit. Ils sont concurrencés de manière indirecte par les compagnies aériennes et, dans une moindre mesure, par Eurostar.

a) Opérateurs de ferries

Le port de Douvres prévoit de créer un nouveau terminal (T2) dans les Westerns Docks. L'une des principales raisons pour laquelle de la capacité supplémentaire est requise dans le port est de pouvoir accueillir de plus grands ferries. Les opérateurs sur le Détroit (et ailleurs sur les routes GB-Continent) déploient de plus grands navires pour accueillir de plus grands volumes de trafic, pour réaliser des économies d'échelle à long terme.

En dehors de l'accroissement de la capacité, les exploitants de ferries déploient progressivement des navires qui ont une plus grande capacité de transport de marchandises que les ferries qui ont traditionnellement été déployés sur le Détroit. Cette tendance vers le déploiement de jauge avec une plus grande capacité pour le trafic

marchandises reflète l'opinion des opérateurs sur le fait que la croissance est susceptible d'être vu dans le marché du fret plutôt que dans celui des passagers (voitures).

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

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 Détroit avec six 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, sa concurrence directe avec Groupe Eurotunnel à la fois sur le marché fret et sur le marché passagers.

En mars 2009 P&O exploitait sept navires. P&O remplace deux navires (Pride of Dover et Pride of Calais) par des 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 deux navires existants, le premier mis en service le 21 janvier 2011 et le second devrait être mis en service en septembre 2011. Récemment P&O semble avoir réduit la capacité par une certaine réduction de la fréquence.

SeaFrance

SeaFrance est une filiale de la SNCF et exploite cinq ferries sur la liaison Douvres-Calais. En 2009 SeaFrance déployait cinq navires sur la liaison Douvres-Calais. SeaFrance a progressivement renouvelé sa flotte avec l'introduction de navires de plus grande capacité : le Rodin en 2001 et le Berlioz en 2005. En 2008, SeaFrance a acquis le Molière afin de fournir des navires modernes sur les lignes Douvres-Calais et, avec 203 mètres de longueur celui-ci représente le plus long bateau jamais déployée par SeaFrance. En avril 2008, la compagnie a retiré un vieux navire, le Manet ainsi que d'autres plus âgés, le Renoir, a été retiré également en début 2009.

Le 4 janvier 2010, soit environ un an après qu'un plan de redressement ait été présenté une première fois par la direction de SeaFrance, des accords ont été signés entre la direction et les organisations syndicales. Ces accords ont pour objet de mettre en place un plan de redressement de l'entreprise comprenant notamment des suppressions des postes, ainsi que la réduction de la flotte à trois navires et corrélativement le nombre de liaisons.

Norfolkline

Anciennement filiale du groupe danois AP Moeller-Maersk, Norfolkline, qui a été vendu fin 2009 à la compagnie danoise DFDS.

En 2009 Norfolkline 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 par rapport à ceux qui ont traditionnellement été déployés par SeaFrance et P&O Ferries.

SpeedFerries

SpeedFerries, société britannique, avait lancé son service de catamaran rapide en mai 2004, transportant des passagers entre Boulogne-sur-Mer et Douvres. SpeedFerries n'utilisait qu'un seul navire. SpeedFerries a été placée sous contrôle judiciaire et a cessé son activité le 7 novembre 2008.

LD Lines

LD Lines a ajouté une nouvelle liaison ferry entre Boulogne-sur-Mer et Douvres à son carnet d'offres de liaisons ferries vers la France. Ce nouveau service, qui a démarré en février 2009, a consisté en deux allers-retours

journaliers. Le 6 juin 2009, LD Lines a lancé un service de catamaran rapide entre Boulogne-sur-Mer et Douvres, mais a terminé le service en novembre. Le service entre Douvres et Boulogne a été abandonné le 5 septembre 2010.

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, des avantages compétitifs 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
- est, de loin, le service transmanche le plus respectueux de l'environnement, la traction électrique induit une émission des gaz à effet de serre beaucoup moins importante que les énergies fossiles.

b) 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.

c) Eurostar

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

6.5. Capacités des activités regroupées au sein de la Concession

6.5.1 Le Système

a) 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 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, Eurostar 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 2010 par les Services Navettes Camions et Passagers a été de 9 par heure dans chaque direction.

A 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 à 120 km/h, alors que les trains Eurostar 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 le GSM-R.

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

b) 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 des camions. Ces différents systèmes contribuent à améliorer la fluidité du trafic et génèrent une réduction des coûts d'exploitation.

6.5.2 Le Matériel Roulant

L'actuelle politique commerciale ou opérationnelle de l'entreprise ne nécessite pas à court terme l'évolution du parc existant de Navettes.

6.5.3 Les services ferroviaires voyageurs et fret

En vertu de la Convention d'Utilisation, les Réseaux 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.

6.6. Fiabilité du Système

6.6.1 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 2010, la disponibilité du Tunnel a été maintenue à 99,45 % par rapport à 97,81 % en 2009 et 99,59 % en 2008 en dehors de la période d'indisponibilité du Tunnel suite à l'Incendie du 11 septembre 2008.

A noter que la création de zones d'attaque du feu spécialisées (le projet SAFE, voir paragraphe 6.6.5) va contribuer à améliorer cette disponibilité de l'infrastructure du Tunnel à travers les années et surtout à préserver l'infrastructure en cas d'incendie à bord d'une Navette Camions.

6.6.2 Remplacement des rails

Le remplacement des rails est effectué dans le cadre du programme normal de maintenance sans aucune perturbation majeure du service commercial. Une nouvelle stratégie, mise en œuvre en 2010, 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.

6.6.3 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
- maximiser le nombre de Navettes disponibles aux heures de pointe.

Dans le cadre des programmes actuels de maintenance, il est procédé tous les 30 jours ou 24 000 km aux vérifications de sécurité et aux maintenances légères pour les locomotives, les Navettes Camions et les Navettes Passagers. Tous les 600 à 1 000 jours, selon le matériel et le kilométrage qu'il a parcouru, un programme d'entretien préventif approfondi immobilise chaque véhicule pour deux à trois semaines.

Le taux d'annulation des départs du Service Navettes Passagers due à des défaillances du matériel roulant était de 1,9 % en 2010, alors qu'il avait été de 1,5 % en 2009. Le taux d'annulation du Service Navettes Camions due à des défaillances du matériel roulant a été de 1,7 % en 2010, alors qu'il avait été de 1,3 % en 2009. En parallèle le nombre d'arrêt Tunnel du à des défaillances du matériel roulant a diminué à 39 en 2010 pour 54 en 2009 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 fiabilité.

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.).

En 2010, la productivité de sept Navettes Camions a été augmentée d'environ 7 % avec le passage de 30 à 32 porteurs. Cette amélioration sera étendue à trois Navettes supplémentaires début 2011. Ceci est rendu possible grâce à la disponibilité du parc wagons d'une part, mais aussi grâce au programme d'augmentation de la puissance des locomotives à 7MW (au lieu de 5.6) de 18 locomotives supplémentaires démarré en 2009.

6.6.4 *Stratégie de maintenance*

Le programme TIME (*Tunnel Infrastructure Maintenance Excellence*) lancé mi-2009 s'est achevé en juillet 2010. Ce programme s'est déroulé en deux phases. La première était concentrée sur les objectifs suivants :

- perfectionner le processus de planification des travaux pour éviter les changements de dernière minute et optimiser ainsi la gestion du temps des chefs d'équipes ;
- renforcer la coordination entre le département infrastructure et le centre de contrôle ferroviaire afin d'optimiser le temps de maintenance pendant les arrêts d'exploitation programmés ; et
- améliorer l'efficacité du service trains de travaux pour libérer du temps aux techniciens qui pourront ainsi effectuer d'autres opérations.

La seconde phase du programme a permis d'augmenter l'efficacité de chacun des services de l'infrastructure : voie, caténaire, signalisation, alimentation électrique, électromécanique, les systèmes de contrôle et télécommunication et génie civil. Elle s'est appuyée sur les suggestions des techniciens et de l'encadrement des services mais également sur l'utilisation d'outils et de méthodes telles que les chantiers *Kaizen*.

Au cours de l'année 2010, une nouvelle démarche d'optimisation des stratégies de maintenance du matériel roulant a été lancée. Elle a pour objectifs :

- d'améliorer la disponibilité, la performance et la qualité des Navettes,
- d'augmenter les capacités de traitement et de réduire 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 reconception 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 reprofilage et les remplacements des essieux avec amélioration de l'efficacité des moyens humains, industriels, informatiques, etc.

6.6.5 Les projets

Groupe Eurotunnel a étendu en 2010 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 7 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 complète du système d'information de la maintenance ;
- 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 ;
- l'achat de wagons motorisés hybrides (électriques et diesel) a été réalisé. Quatre wagons ont été livrés en 2010 et sont utilisés pour les travaux en Tunnel. Les trois derniers seront livrés en 2011, augmentant ainsi, les moyens de traction nécessaires à la réalisation des maintenances en tunnels ferroviaires ;
- le projet SAFE (station d'attaque au feu) s'est déroulé conformément au programme avec :
 - la démonstration dans le tunnel d'essai de San Pedro de Anes de l'opérationnalité du système « *water mist* » à haute pression sur feu puissant (plus de 150 MW), et
 - les démonstrations lors d'essais en station prototype de :
 - l'absence de problèmes avec les systèmes interférant (caténaire sous tension, signalisation etc.), et
 - le maintien de la qualité des conditions d'évacuation.
- l'étude de Navettes Camions de troisième génération ; et
- un programme de révision des moteurs de traction des locomotives « *Class 92* » acquises pour les porter à des niveaux de performance et de fiabilité conformes avec les standards du reste du parc de Groupe Eurotunnel.

6.7. Sécurité et sûreté

6.7.1 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 6.7.3 ci-dessous). 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 de du SGS (« Système de Gestion de la Sécurité », décrite au paragraphe 16.10.2.b.ii ci-dessous), 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 transmanche, 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.

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 à Eurostar et aux Services de Trains de Fret ont été développées par les Réseaux après discussions avec les Etats qui les ont approuvées. Les Réseaux 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 Transmanche, et depuis sa mise en application, les Réseaux 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 Réseaux 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. Ces directives s'imposeront donc aux nouveaux entrants.

6.7.2 *Gestion et contrôle de la sécurité et de la sûreté par Groupe Eurotunnel*

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 est membre du comité de direction.

Les principales dépenses de sûreté pour 2010 (sécurisation du Système) ont été d'environ 11 millions d'euros (12 millions d'euros en 2009).

Le conseil d'administration a créé 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.

Le système de la gestion de la sécurité des filiales d'Europorte possédant une licence d'entreprise ferroviaire (Europorte France, Europorte Channel, GBFRf), 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 Europorte Services n'a commencé ses activités opérationnelles que le 21 décembre 2010 ; le Règlement de Sécurité de l'Exploitation, qui est le document précisant le système de gestion de la sécurité pour les gestionnaires d'infrastructure, rédigé par Europorte Services pour le compte du Grand Port Maritime de Dunkerque, a été approuvé par l'EPSF le 15 octobre 2010.

Europorte Proximité dispose d'une attestation de sécurité délivrée par l'EPSF le 24 mars 2009 pour ses activités liées à la maintenance d'infrastructure sur les lignes du Chatillonnais.

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.

6.7.3 *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.

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

6.8. **Assurances**

Le programme d'assurance de Groupe Eurotunnel est principalement constitué des polices dommages aux biens / pertes d'exploitation (y compris terrorisme) et responsabilité civile.

L'ensemble des polices dommages aux biens / pertes d'exploitation (y compris terrorisme) et responsabilité civile souscrites par Groupe Eurotunnel a été renouvelé le 1^{er} janvier 2011 pour une durée d'un an.

La police dommages aux biens / pertes d'exploitation est composée de deux lignes ayant des limites de 300 million d'euros pour la première ligne et 600 millions d'euros pour la deuxième ligne, correspondant à un niveau de couverture total de 900 millions d'euros. La police couvre la période allant du 1^{er} janvier au 31 décembre. En 2009,

les deux lignes cumulées avaient été souscrites moyennant une prime annuelle de 27 millions d'euros avec une franchise maximum de 50 millions d'euros pour tout incident en Tunnel et de 10 millions pour tout incident hors Tunnel.

Suite à l'Incendie de septembre 2008, Eurotunnel a mis en place diverses mesures de réduction de risque visant à protéger l'infrastructure du Tunnel, ce qui a permis à la société d'obtenir une réduction de ses primes à un montant de 21 millions d'euros pour 2010 au total, avec une réduction de la franchise pour tout incident en Tunnel à 15 millions d'euros. La prime annuelle a été à nouveau réduite pour 2011 à un montant de 15 millions d'euros avec un même niveau de franchises. La période d'indemnisation de la perte d'exploitation à la suite d'un sinistre est de 24 mois.

Eurotunnel va à nouveau revoir sa couverture pour 2012 après la mise en place complète des stations SAFE en Tunnel avec pour objectif l'obtention d'une réduction supplémentaire de ses primes d'assurance reflétant la réduction du risque.

Suite à l'acquisition de GBRf par le Groupe début 2010, Groupe Eurotunnel a mis en place une police d'assurance unique pour GBRf avant d'être en mesure d'intégrer GBRf dans la police du Groupe pour 2011.

Un programme dédié a été mis en place pour EPF, EPP et Socorail.

6.9. 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.

6.10. Environnement et développement durable

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.

Néanmoins, en application de la loi n° 76-663 du 19 juillet 1976, les sites du Terminal de Coquelles et de Sangatte sont des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE) du fait des dangers ou inconvénients que peuvent représenter pour la commodité du voisinage, la santé et la sécurité, la nature et l'environnement, ses activités de réfrigération, climatisation, stockage et utilisation de liquides inflammables, atelier d'entretien, peintures, etc. 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 DRIRE.

De même, en application de la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, Groupe Eurotunnel 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.

Dès 2002, Eurotunnel a mis en place un système de management de l'environnement basé sur les exigences de la norme ISO 14001 et a 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 2010, neuf audits ont été menés, dont trois dans les divisions opérationnelles, cinq chez des sous-traitants et un chez Europorte en France.

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.

Groupe Eurotunnel se soucie des émissions de gaz à effet de serre (même si celles-ci sont de faible importance) 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'agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME). Cette analyse inclut les émissions dégagées par l'électricité nécessaire à la traction des Navettes, des trains Eurostar et des trains de marchandises lors de leur passage dans le Tunnel ; 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 ainsi que la restauration. Elle inclut également les émissions liées à la réalisation des infrastructures depuis l'origine et des matériaux nécessaires.

L'empreinte carbone de Groupe Eurotunnel 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.

Ce bilan carbone figure parmi les actions d'une charte de partenariat « Planète gagnante » signée le 20 septembre 2007 avec l'ADEME et le Conseil Régional Nord-Pas-de-Calais. Le plan associé à cette charte prévoit l'intensification de certaines initiatives et le lancement de nouvelles actions, telle la mise en œuvre d'un plan de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à la traction, notamment par la modification du système d'alimentation électrique.

Le bilan carbone a permis d'identifier les principaux postes émetteurs de gaz à effet de serre dans l'activité d'Eurotunnel. Le plan d'action 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 2009, la poursuite des initiatives a permis une réduction supplémentaire de 8 % des émissions. En 2010, le gain en efficacité énergétique a encore permis une réduction de 4,6 % des émissions de CO₂ par véhicule transporté, par rapport à 2009.

La maîtrise du management des émissions de gaz à effet de serre a été validée en 2009 par l'organisation indépendante « the Carbon Trust Standard », suite à un audit ayant porté sur l'organisation et les résultats des trois années précédentes.

Groupe Eurotunnel apporte son expertise en matière de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre en participant aux travaux du Comité Européen de Normalisation (CEN/TC320 WG10) chargé de rédiger la norme sur le calcul des émissions de GES des activités de transport.

En parallèle à la signature de la charte Planète Gagnante, la direction de Groupe Eurotunnel a décidé d'intensifier la mobilisation de son personnel dans sa démarche pour le développement durable en s'engageant sur sept points :

- bilan carbone et réduction des gaz à effet de serre ;
- poursuite depuis 2005 d'un programme de réduction des consommations d'électricité et d'eau (exemples de réalisations entreprises : installation de détecteurs de présence pour l'éclairage et le chauffage, multiplication des compteurs d'eau et d'électricité, modifications des procédures de gestion et outils de refroidissement du Tunnel pour réduire les quantités d'eau utilisée, soit une économie de 3 000 m³ d'eau par an depuis la mise en œuvre de ce programme) ;
- optimisation du tri des déchets et recherche de filières afin d'augmenter encore la quantité de déchets recyclés ;
- information et sensibilisation des clients au réchauffement climatique et prévention de la production de déchets par des expositions et animations ;
- sensibilisation du personnel au comportement éco-citoyen ;

- étude d'un plan de gestion pluriannuel des espaces et des espèces, en convention avec le Conservatoire des Sites Naturels ainsi que le Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord qui observe depuis une dizaine d'années la faune et la flore des sites français de Groupe Eurotunnel, et avec le Conservatoire des Sites Naturels. Le site britannique de Samphire Hoe a, lui, reçu pour la cinquième année consécutive le « pavillon vert » qui récompense la haute qualité écologique ; et
- le projet d'implantation d'éoliennes sur le terminal de Coquelles a été relancé avec la société Innovent. Leur installation a été faite durant le dernier trimestre 2009.

2010 a été l'année de l'ouverture d'une gamme d'activités autour du transport et des services ferroviaires en Grande Bretagne et sur le continent. Comme pour ses activités transmanche, Groupe Eurotunnel va développer une politique de suivi et de management des émissions de gaz à effet de serre de ses nouvelles filiales, et ce en anticipation de la parution des décrets d'application de l'article 228 – II de la loi du 12 Juillet 2010 (loi no 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement), relatif à l'information obligatoire fournie par 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.

Pour cette première année, les émissions de gaz à effet de serre ont été de 11 067 tonnes équivalent CO₂ sur le continent et 423 709 tonnes équivalent CO₂ en Grande Bretagne.

CHAPITRE 7 – ORGANIGRAMME

Groupe Eurotunnel SA (GET SA) est la société faitière du Groupe Eurotunnel.

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. Le 17 novembre 2010, a été constituée, pour une durée de 99 années, la société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale, (CIFFCO), pour exercer 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 Financial Services Limited, est autorisée depuis le 1^{er} janvier 2009, 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.

Eurotunnel SE chapeaute l'activité de distribution des services Navettes Camions, auparavant gérée par les sociétés EurotunnelPlus qui ont toutes disparu par fusion-absorption en dehors d'EurotunnelPlus GmbH qui n'est plus qu'une structure sociétaire vide, en cours de dissolution.

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

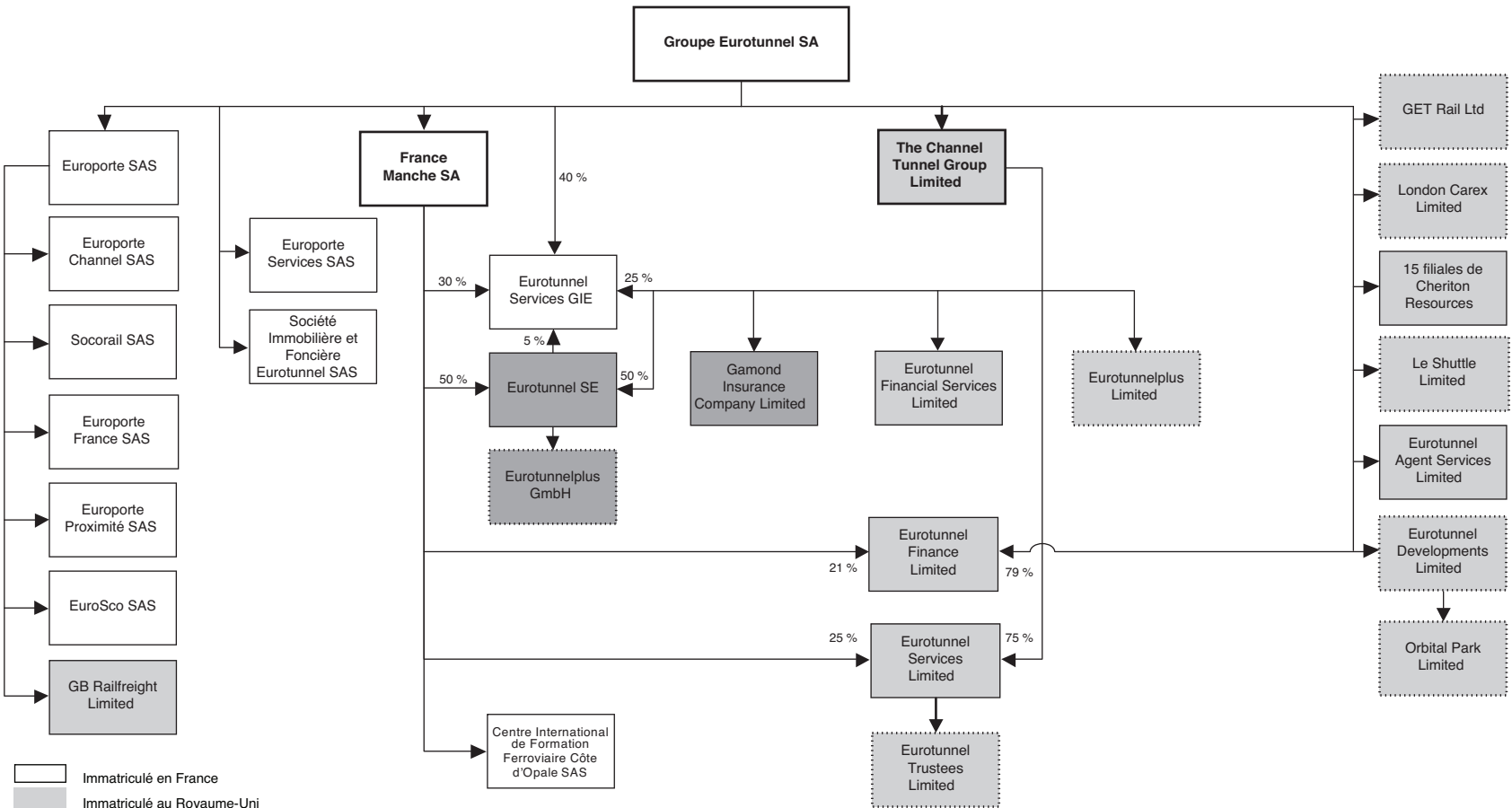
- les filiales françaises de Veolia Cargo acquises le 30 novembre 2009 par la société Europorte SAS, (Europorte France (EPF), Europorte Proximité (EPP) et Socorail) ;
- Europorte Channel (EPC), qui assure la traction de trains dans le Tunnel sous la Manche entre la France et l'Angleterre et les opérations au sol en gare de Fréthun ;
- EuroSco, structure créée en décembre 2010, à l'effet d'optimiser la gestion du parc de matériel roulant ferroviaire des entreprises Europorte ; et
- GB Railfreight Limited (GBRf), troisième opérateur de fret ferroviaire au Royaume-Uni, a été acquis fin mai 2010 auprès de la société internationale FirstGroup.

Europorte Services (EPS), première entreprise privée gestionnaire délégué d'infrastructures portuaires exploite et assure la maintenance des infrastructures ferroviaires de Dunkerque-Port. Il est prévu que cette société devienne sous peu une filiale à 100 % d'Europorte SAS.

Eurotunnel Developments Limited et sa filiale Orbital Park Limited étaient responsables des activités de développement des 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. Une autre société sans activité, GET Rail Ltd, a été constituée en fin d'exercice 2010.

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.

Organigramme juridique simplifié de Groupe Eurotunnel



[Boîte à traits pleins] Immatriculé en France
 [Boîte à traits grisés] Immatriculé au Royaume-Uni
 [Boîte à traits grisés foncés] Immatriculé dans un autre pays
 [Boîte à traits pointillés] Sans activité

Sauf indication contraire, toutes les filiales sont détenues à 100 %.

Sauf indication contraire, toutes les filiales sont détenues à 100 %.

CHAPITRE 8 – PROPRIETES IMMOBILIERES, INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS

8.1. Propriétés immobilières et équipements de Groupe Eurotunnel

Au 31 décembre 2010, Groupe Eurotunnel est propriétaire ou utilisateur des actifs immobiliers et des équipements ou actifs mobiliers suivants :

Valeurs brutes (en milliers d'euros)	2010	2009
Immobilisations en Concession		
Tunnels	6 549 501	6 549 501
Terminaux, terrains et bâtiments	2 068 677	2 068 895
Equipements fixes	3 280 697	3 284 641
Matériels roulants	1 968 893	1 965 677
Equipements de bureaux	98 815	97 787
Immobilisations en cours	54 729	51 046
Immobilisations propres		
Immobilisations corporelles	50 356	3 941
Total	14 071 668	14 021 488

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

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.

Au 31 décembre 2010, les biens immobiliers 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.

Les immobilisations en Concession de Groupe Eurotunnel comprennent également 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.

Les immobilisations propres sont constituées principalement du parc de matériel roulant des nouvelles sociétés de fret ferroviaires.

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.

Pour une description des programmes immobiliers les plus importants de Groupe Eurotunnel, il convient de se reporter au paragraphe 6.1.3 (b) du présent Document de Référence.

Au 31 décembre 2010, 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 X.1i et DD 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 à la section 6.10 du présent Document de Référence.

CHAPITRE 9 – EXAMEN DE LA SITUATION FINANCIERE ET DU RESULTAT

9.1.	<i>Facteurs importants influant sensiblement ou pouvant influencer sensiblement sur le revenu d'exploitation du Groupe</i>	56
9.2.	<i>Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2009 et 31 décembre 2010</i>	57
9.2.1	<i>Chiffre d'affaires</i>	58
9.2.2	<i>Produits d'exploitation</i>	60
9.2.3	<i>Marge d'exploitation (EBITDA)</i>	60
9.2.4	<i>Résultat opérationnel (EBIT)</i>	61
9.2.5	<i>Coût de l'endettement financier net</i>	61
9.2.6	<i>Résultat net</i>	61

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 2010 ont été établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union Européenne au 31 décembre 2010.

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 2008 et le 31 décembre 2009 figurant au chapitre 9 du Document de Référence 2008 et du Document de Référence 2009 respectivement, sont incluses par référence dans le présent Document de Référence ainsi que les éléments financiers relatifs aux exercices clos les 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009 figurant en annexe II du Document de Référence 2008 et en paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2009.

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 influencer 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.

Les conséquences de l'Incendie de septembre 2008 et du contexte économique sont décrites à la section 9.2 ci-dessous.

9.2. Comparaison des exercices clos les 31 décembre 2009 et 31 décembre 2010

En millions d'euros	2010	2009 recalculé*	% variation	2009 publié
Taux de change €/£	1,169	1,169		1,119
Navettes	366	319	+15 %	311
Réseau ferroviaire	263	255	+3 %	250
Autres revenus	10	10	-1 %	10
Sous-total Concession	639	584	+9 %	571
Europorte	98	-	+100 %	-
Chiffre d'affaires	737	584	+26 %	571
Autres produits	-	69	-100 %	69
Total produits d'exploitation	737	653	+13 %	640
Achats et charges externes	(235)	(197)	+18 %	(195)
Charges de personnel	(166)	(122)	+36 %	(120)
Marge d'exploitation (EBITDA)	336	334	+1 %	325
Amortissements	(156)	(164)	-5 %	(164)
Résultat opérationnel courant	180	170	+5 %	161
Autres produits opérationnels nets	10	-		-
Résultat opérationnel (EBIT)	190	170		161
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	7	3		3
Coût de l'endettement financier brut	(255)	(199)	+28 %	(195)
Coût de l'endettement financier net	(248)	(196)	+27 %	(192)
Autres produits financiers nets et impôt	1	33		32
Résultat : (perte) / bénéfice	(57)	7		1

* Afin de permettre une meilleure comparaison entre les deux exercices, le compte de résultat consolidé 2009 présenté ci-dessus a été recalculé au taux de change utilisé pour le résultat de l'exercice 2010, soit 1£=1,169€.

Chiffres clés : compte de résultat

Les nouvelles filiales françaises de fret ferroviaire du Groupe (Europorte France, Europorte Link, Europorte Proximité et Socorail) acquises le 30 novembre 2009 sont consolidées à compter du 1^{er} janvier 2010 et la nouvelle filiale britannique de fret ferroviaire GB Railfreight Ltd (GBRf), acquise le 28 mai 2010, est consolidée à compter de

sa date d'acquisition (soit pour sept mois de l'année 2010). La contribution consolidée de ces entités au résultat opérationnel courant du Groupe pour l'exercice 2010 est détaillée dans le tableau ci-dessous :

En millions d'euros	2010
Chiffre d'affaires	96
Achats et charges externes	(56)
Charges de personnel	(40)
Marge d'exploitation (EBITDA)	–
Amortissements	(4)
Résultat opérationnel courant	(4)

Synthèse

A titre de rappel, la section du Tunnel endommagée par l'incendie du 11 septembre 2008 est restée fermée jusqu'au 9 février 2009. Cette fermeture ainsi que ses conséquences sur l'activité commerciale après la réouverture, avaient eu un impact négatif sur le revenu des Services Navettes en 2009, et dans une moindre mesure, sur le revenu provenant de l'utilisation du réseau ferroviaire au cours de cette même période. L'activité de l'exercice 2010 a continué d'être affectée par les conséquences de l'incendie. Les pertes d'exploitation résultant de l'incendie étaient couvertes par les polices d'assurance jusqu'en septembre 2010. Néanmoins, dans le contexte décrit à la note A des comptes consolidés 2010 figurant au paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2010, aucune indemnisation complémentaire n'a été comptabilisée en 2010 au titre des pertes d'exploitation.

En 2010, Eurotunnel a enregistré une croissance organique de son chiffre d'affaires de 9 % à taux de change constant. En intégrant la contribution des nouvelles entités de fret ferroviaire d'Europorte à hauteur de 96 millions d'euros en 2010, le chiffre d'affaires consolidé a augmenté de 26 % à 737 millions d'euros.

A 366 millions d'euros en 2010, le chiffre d'affaires des Navettes a progressé de 15 %, reflétant la récupération progressive des parts de marchés depuis la réouverture complète du Tunnel en février 2009. Le revenu provenant de l'utilisation du réseau ferroviaire a augmenté de 3 %. Hors charges d'exploitation des sociétés acquises pour un montant de 96 millions d'euros, les charges d'exploitation ont diminué de 14 millions d'euros à taux de change et à périmètre constant, dont 11 millions d'euros en raison de la baisse des primes d'assurance.

La marge d'exploitation de 336 millions d'euros était en légère augmentation par rapport à 2009, malgré le fait qu'aucune indemnité d'assurance complémentaire au titre de la perte d'exploitation suite à l'Incendie de septembre 2008 n'a été comptabilisée en 2010, (2009 : 69 millions d'euros). Compte tenu de la diminution des dotations aux amortissements de 8 millions d'euros et l'augmentation des autres produits opérationnels nets de 10 millions d'euros, le résultat opérationnel de l'année 2010, à 190 millions d'euros, a progressé de 20 millions d'euros par rapport à 2009.

Le coût de l'endettement financier brut a augmenté de 56 millions d'euros à taux de change constant en raison de l'effet mécanique de la hausse des taux d'inflation sur la tranche de la dette financière indexée. Compte tenu de cette augmentation des charges financières, et de la reprise de provision en 2009 à hauteur de 29 millions d'euros en autres produits financiers, le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel SA est passé d'un bénéfice de 7 millions d'euros (recalculé) pour l'année 2009, à une perte de 57 millions d'euros pour l'exercice 2010.

9.2.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires des activités regroupées au sein de la Concession du tunnel sous la Manche d'un montant de 639 millions d'euros en 2010 est en croissance organique de 9 % par rapport à 2009 (à taux de change et périmètre constant).

Au total, le chiffre d'affaires pour 2010 est de 737 millions d'euros, dont un montant de 96 millions d'euros réalisé par les nouvelles filiales de fret ferroviaire consolidées pour la première fois en 2010. Le chiffre d'affaires de 2009

recalculé au taux de change 2010 était de 584 millions d'euros. Le chiffre d'affaires consolidé total du Groupe Eurotunnel pour l'année 2010 s'est élevé à 737 millions d'euros, soit une croissance de 26 % par rapport à 2009.

a) Chiffre d'affaires des activités de Concession du tunnel sous la Manche

i) Service Navettes

Trafic	2010	2009	% variation
Navettes Camions	1 089 051	769 261	+42 %
Navettes Passagers			
Voitures*	2 125 259	1 916 647	+11 %
Autocars	56 507	54 547	+4 %

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

Le chiffre d'affaires Navettes de 2010 augmente de 15 % par rapport à 2009, à 366 millions d'euros.

Navettes Camions

Le marché transmanche du Déroit des camions continue d'être impacté par la situation économique avec une contraction du marché d'environ 16 % en 2010 par rapport à 2007. En revanche, le marché a été en croissance de plus de 3 % par rapport à l'année 2009.

Le trafic des Navettes Camions d'Eurotunnel a augmenté de 42 % par rapport à 2009. La part de marché, affectée par les conséquences de l'Incendie de septembre 2008, s'est fortement rétablie durant 2010 pour retrouver au cours du dernier trimestre 2010 son niveau d'avant l'incendie. Le nombre de camions transportés est resté néanmoins inférieur à celui de 2007 compte tenu de la morosité persistante du marché.

Navettes Passagers

En 2010, le marché du Déroit pour les voitures a connu un rebond significatif d'environ 6 % par rapport à 2009, et est revenu à un niveau légèrement supérieur à la période précédant l'incendie. Ceci s'explique principalement par la poursuite du phénomène de report du transport aérien vers les voyages en voitures moins contraignants et plus économiques et en 2010 notamment par les conséquences sur le transport aérien de l'éruption du volcan islandais au printemps.

Le trafic voitures d'Eurotunnel a augmenté de 11 % en 2010 par rapport à 2009, et sa part de marché, qui était d'ores et déjà revenue à un niveau comparable à celui constaté lors de la période précédant l'incendie au cours du dernier trimestre 2009, a progressé de près de 2 points à 43 % pour l'année 2010.

Le marché des autocars en 2010 a progressé d'environ 4 % par rapport à 2009, mais est en contraction de près de 8 % par rapport à 2008. Le trafic autocars d'Eurotunnel a progressé de 4 % en 2010 par rapport à l'année précédente, et sa part de marché reste stable.

ii) Réseau ferroviaire

Trafic	2010	2009	% variation
Trains de voyageurs (Eurostar) Passagers*	9 528 558	9 220 233	+3 %
Trains de marchandises** Nombre de tonnes	1 128 079	1 181 089	- 4 %
Nombre de trains	2 097	2 403	- 13 %

* Seuls sont comptabilisés dans ce tableau les passagers d'Eurostar qui empruntent le tunnel sous la Manche, 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.

En 2010, Groupe Eurotunnel a réalisé un revenu de 263 millions d'euros grâce à l'utilisation du réseau ferroviaire du Tunnel par les trains de voyageurs Eurostar et par les trains de fret des entreprises ferroviaire. Ce revenu est en hausse de 3 % par rapport à 2009 en raison de la hausse du nombre de passagers Eurostar empruntant le Tunnel.

La progression du nombre de passagers Eurostar constatée au premier semestre 2010 s'est légèrement atténuée au deuxième semestre pour atteindre une croissance de 3 % en année pleine.

La hausse du nombre de trains de marchandises au premier trimestre a laissé la place à un fort recul sur le reste de l'exercice, notamment du fait de nombreuses grèves nationales et de la disparition des services de wagons isolés. Cependant, l'exercice a vu le lancement prometteur de nouvelles dessertes intermodales et l'organisation de trains complets.

b) Chiffre d'affaires de l'ensemble Europorte

Le chiffre d'affaires d'Europorte est de 98 millions d'euros en 2010 ; il provient des activités d'Europorte et de ses filiales françaises (Europorte Channel et les sociétés acquises le 30 novembre 2009), de l'activité de GBRf (sur sept mois à partir de sa date d'acquisition le 28 mai 2010) ainsi que les activités dans le cadre du contrat de gestion de la zone de fret ferroviaire du port de Dunkerque. La contribution consolidée des nouvelles entités au chiffre d'affaires du Groupe pour l'exercice 2010 est 96 millions d'euros.

9.2.2 Produits d'exploitation

Le poste « autres produits » correspond au montant des indemnités d'assurance comptabilisées au titre des pertes d'exploitation suite à l'incendie de 2008. Dans le contexte décrit à la note A des états financiers consolidés 2010 figurant au paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2010, aucune indemnisation complémentaire n'a été comptabilisée en 2010 au titre des pertes d'exploitation. En 2009, un montant de 69 millions d'euros avait été comptabilisé à ce titre.

9.2.3 Marge d'exploitation (EBITDA)**a) Achats et charges externes**

Au total, les achats et charges externes en 2010, d'un montant de 235 millions d'euros, ont augmenté de 38 millions d'euros par rapport à 2009. A taux de change et périmètre constant, les achats et autres charges externes ont diminué de 18 millions d'euros en raison notamment de la réduction des primes d'assurance de 11 millions d'euros suite à la hausse substantielle en 2009 à cause de l'incendie en 2008 et d'un remboursement de taxes locales en Angleterre de 5 millions d'euros.

b) Charges de personnel

Au total, les charges de personnel en 2010 d'un montant de 166 millions d'euros ont augmenté de 44 millions d'euros par rapport à 2009, dont 40 millions d'euros en raison de la variation de périmètre. Au 31 décembre 2010, sur les 3 280 salariés du Groupe, 954 étaient employés par les sociétés nouvellement acquises. A taux de change et périmètre constant, les charges de personnel de 2010 ont augmenté de 3 %.

La marge d'exploitation de 336 millions d'euros était en légère augmentation (1 %) par rapport à 2009, bien qu'aucune indemnité d'assurance au titre de la perte d'exploitation suite à l'Incendie de septembre 2008 n'ait été comptabilisée en 2010.

9.2.4 Résultat opérationnel (EBIT)

Les dotations aux amortissements de l'exercice 2010 ont baissé de 8 millions d'euros par rapport à 2009. Cette baisse résulte essentiellement de la fin de l'amortissement des immobilisations d'une durée de vie de 15 ans, et de la dépréciation accélérée de certains équipements comptabilisée en 2009.

Les autres produits opérationnels d'un montant net de 10 millions d'euros en 2010 sont constitués essentiellement d'un écart d'acquisition négatif dans le cadre de la première consolidation des sociétés acquises le 30 novembre dernier à hauteur de 13 millions d'euros (voir note D des états financiers consolidés 2010 figurant au paragraphe 20.3.1 du Document de Référence 2010), partiellement compensés par une charge de 4,5 millions d'euros suite à la mise au rebut de certains équipements sur une Navette Passagers dans la perspective de sa réhabilitation.

Le résultat opérationnel pour l'exercice 2010 de 190 millions d'euros est en augmentation de 20 millions d'euros par rapport à 2009.

9.2.5 Coût de l'endettement financier net

Les produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie ont progressé de 4 millions d'euros correspondant essentiellement aux intérêts de retard reçus sur un remboursement de TVA britannique.

A 255 millions d'euros pour l'exercice 2010, le coût de l'endettement financier brut est en hausse de 56 millions d'euros par rapport à 2009 à taux de change constant en raison de l'impact de l'augmentation des taux d'inflation sur le principal de la tranche de la dette indexée sur l'inflation. Les charges d'intérêts ont retrouvé un niveau proche de 2008 après le décrochage des taux d'inflation en 2009. L'augmentation des charges d'intérêt en 2010 est sans incidence sur les flux de trésorerie de la période, l'impact de l'indexation du principal ne donnant lieu à versement de trésorerie que lors de son remboursement.

En 2009, les autres produits financiers nets de 33 millions d'euros intégraient une reprise de provision pour risques à hauteur de 29 millions d'euros.

9.2.6 Résultat net

Le résultat net consolidé de Groupe Eurotunnel SA de l'exercice 2010 est une perte de 57 millions d'euros à comparer à un bénéfice net de 7 millions d'euros en 2009 (recalculé à taux de change 2010). Malgré la hausse de 20 millions d'euros du résultat opérationnel, la détérioration du résultat net de 64 millions d'euros est essentiellement due à l'augmentation de 52 millions d'euros des frais financiers nets et à l'impact des 29 millions d'euros de reprise de provision comptabilisée en 2009, ces deux éléments n'ayant pas d'impact sur le flux de trésorerie de l'exercice.

CHAPITRE 10 – TRESORERIE ET CAPITAUX

10.1. Information sur les capitaux de Groupe Eurotunnel

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

Les opérations résiduelles sur le capital de GET SA sont les suivantes :

- l'exercice des Bons 2007 encore en circulation, et
- l'émission des Actions Ordinaires GET SA supplémentaires pour les personnes ayant conservé jusqu'au 6 mars 2011 les Actions Ordinaires GET SA nouvelles souscrites sur exercice des bons de souscription de 2008 ou acquises directement auprès des banques garantes de l'opération à la date du règlement-livraison, et l'attribution d'Actions Ordinaires GET SA auto-détenues au titre du règlement de la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA, comme indiqué aux chapitres 5 et 21 du présent Document de Référence.

Comme indiqué au paragraphe 21.1.6 du présent Document de Référence, ainsi qu'à la note S.2 des comptes consolidés figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence, 1 046 710 613 Bons 2007 sont en circulation, à la date 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 trésorerie des exercices 2010 et 2009

En millions d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Taux de change €/£	1,162	1,126
Variation de trésorerie courante	353	276
Autres produits et (charges) opérationnels et l'impôt	3	5
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles	356	281
Flux de trésorerie lié aux activités d'investissement	(70)	(50)
Flux de trésorerie lié aux activités de financement	(226)	(261)
Variation de trésorerie	60	(30)

Au total, la variation de trésorerie nette pour 2010 montre un encaissement net de 60 millions d'euros, comparé à un décaissement net de 30 millions d'euros en 2009.

a) Flux de trésorerie généré par les activités opérationnelles

A 356 millions d'euros, le flux de trésorerie net lié aux activités opérationnelles est en augmentation de 75 millions d'euros en 2010 par rapport à 2009. Cette augmentation s'explique essentiellement par :

- une augmentation des recettes pour les revenus Concession de 44 millions d'euros principalement pour le Service Navettes,

- une diminution des dépenses d'exploitation Concession de 43 millions d'euros (dont 11 millions d'euros pour les primes d'assurance, 5 millions d'euros pour un remboursement de taxes locales en Angleterre, et 20 millions d'euros essentiellement liés à des paiements supplémentaires en 2009 relatifs à des opérations de maintenance réalisées en 2008),
- une augmentation de 5 millions d'euros pour la variation de trésorerie courante des nouvelles filiales ;
- une diminution des indemnités d'assurance suite à l'incendie en 2008 d'un montant net de 22 millions d'euros par rapport à 2009, et
- une augmentation liée à la variation du taux de change utilisé pour la consolidation des flux des deux périodes pour un montant de 5 millions d'euros.

b) Flux de trésorerie lié aux activités d'investissements

A 70 millions d'euros, le flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement qui augmente de 20 millions d'euros par rapport à 2009, est composé :

- d'un versement de 30 millions d'euros pour l'acquisition de GBRf le 28 mai 2010 et 2 millions d'euros au titre de l'ajustement du prix contractuel pour l'achat des filiales acquises fin 2009 (en complément de 19 millions d'euros versés en 2009),
- de 4 millions d'euros de trésorerie apportés par les nouvelles filiales suite à leurs entrées en consolidation,
- d'un encaissement de 6 millions d'euros au titre de l'indemnisation du matériel roulant détruit dans l'incendie (10 millions d'euros déjà perçus à ce titre en 2009),
- de 50 millions d'euros d'achats d'immobilisations (41 millions d'euros en 2009), dont 5 millions d'euros par les nouvelles filiales, et
- des encaissements de 2 millions d'euros liés aux ventes d'immobilisations.

c) Flux de trésorerie lié aux opérations de financement

Le flux de trésorerie net lié aux activités de financement en 2010 représente un décaissement de 226 millions d'euros, en diminution de 35 millions d'euros par rapport à 2009 essentiellement en raison de l'absence des décaissements résultant des opérations financières conclues en 2009. Le flux de trésorerie net lié aux activités de financement en 2010 est principalement constitué :

- des intérêts payés de 206 millions d'euros sur l'Emprunt à Long Terme et sur les contrats de couverture associé (201 millions d'euros en 2009), l'impact de l'indexation du principal ne donnant lieu à versement de trésorerie que lors de son remboursement,
- du versement de 6 millions d'euros d'intérêt sur les ORA (18 millions d'euros en 2009),
- du versement de dividende pour un montant de 18 millions d'euros (7 millions d'euros en 2009),
- du versement net de 3 millions d'euros relatifs aux opérations sur actions propres,
- d'un décaissement de 2 millions d'euros relatifs aux frais imputés sur la prime d'émission, et
- des intérêts reçus de 9 millions d'euros.

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 à 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 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 1,20 jusqu'au cinquième anniversaire de la mise à disposition des Crédits à Long Terme (soit le 28 juin 2012) et ensuite 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 financière constitue un des cas de défaut et d'exigibilité anticipé tel que décrit à la note X.1i 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 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 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 2010 sont respectivement de 1,52 et de 1,34. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2010.

CHAPITRE 11 – RECHERCHE ET DEVELOPPEMENT, MARQUES, BREVETS ET LICENCES

11.1. Recherche et développement

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 de repousser les obstacles et incertitudes techniques liés à une exploitation aux critères hors-normes spécifiques à l'exploitation du Tunnel. Des projets innovants ont été poursuivis ou ont vu le jour en 2010 : le prototype des stations SAFE (voir paragraphe 6.6.5), le nouveau prototype de plancher pour les navettes Fret, la poursuite du projet IRIS (gestion des reconnaissances automatiques des plaques minéralogiques), le projet *Keep Going To Quality* (développement d'un nouveau modèle de maintenance pour le matériel roulant) sont autant d'exemples des investissements qui ont été entrepris par Groupe Eurotunnel.

Groupe Eurotunnel est un partenaire actif du pôle de compétitivité i-trans, dévolu aux transports terrestres. Dans ce cadre qui associe les principaux acteurs de l'industrie, de la recherche et de la formation du secteur ferroviaire dans le Nord-Pas-de-Calais et en Picardie, le Groupe est chef de file du projet TTSA (*Track Train System Availability*) qui travaille au développement de quatre procédés ou produits capables de prolonger la vie des rails et, ainsi, d'accroître la disponibilité des voies de chemin de fer : nouveau matériau et forme innovante du rail, nouvelle méthode de soudure, alliage plus résistant pour les cœurs de voie (en remplacement du traditionnel « acier au manganèse »). Depuis 2007 et en 2010, les travaux se poursuivent avec des avancées prometteuses, au vu des résultats des tests désormais réalisés à l'intérieur du Tunnel, un banc d'essai en grandeur nature idéal.

Toujours dans le cadre du pôle de compétitivité i-trans, Groupe Eurotunnel (avec plusieurs entreprises du secteur de la métallurgie) participe au projet RAIL 3 T qui vise au développement d'un système de mesures de l'intégrité de la tête de rail, équipement embarqué à bord d'un train circulant à 120 km/h, soit à une vitesse d'exploitation commerciale. Ce projet collaboratif de recherche et développement a été retenu au 10^e Appel à Projets Fonds Unique Interministériel (AAP FUI) et a été doté à ce titre d'une aide du Conseil régional du Nord-Pas-de-Calais d'un montant de 20 000 euros.

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 » ou « Europorte », 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 200 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 nouvelles stations SAFE (voir paragraphe 6.5.5), font l'objet de brevets en vigueur.

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 et n'a consenti aucune licence à un tiers, hors droit d'usage entre partenaires commerciaux.

CHAPITRE 12 – INFORMATION SUR LES TENDANCES

Evolution récente

Au cours des deux premiers mois de 2011, dans un contexte économique toujours incertain, le marché transmanche a enregistré une légère reprise. En ce qui concerne l'activité Navettes, le Groupe a confirmé le niveau de ses parts de marché. En termes de trafic, la tendance constatée au second semestre 2010 semble se poursuivre en début de l'année.

CHAPITRE 13 – PREVISIONS

Le Groupe a poursuivi en 2010 la mise en œuvre d'une stratégie axée sur la consolidation de ses activités et la préparation de sa croissance future. Celle-ci s'appuie sur différents plans d'amélioration de sa compétitivité et des projets d'investissements ou de développement ciblés. Le Groupe entend poursuivre le déploiement de cette stratégie dans les années qui viennent.

L'année 2010 a été marquée par un contexte économique incertain et un marché du Détroit encore dégradé dans un environnement concurrentiel complexe. L'année 2010 a également été marquée par l'intégration des sociétés françaises de fret ferroviaire acquises de Veolia Cargo le 30 novembre 2009, qui marque une étape majeure de la transformation du Groupe et illustre l'ambition du Groupe pour cette activité. Suite au succès de cette acquisition, ainsi que de celle de GBRf, une nouvelle équipe de management a été mise en place et les dispositions ont été prises à l'effet d'aménager, conformément aux directives européennes, la séparation entre l'exploitation de ces services de transport et la gestion de l'infrastructure du Tunnel.

En ce qui concerne l'activité Concession, le Groupe estime pouvoir consolider ses parts de marché Navettes et ses prix moyens, l'amélioration de la qualité de service, le confort et l'information des voyageurs, avec notamment, la mise en ligne de nouveaux sites commerciaux internet, l'amélioration de la disponibilité du matériel roulant et de l'infrastructure ; le Groupe entend poursuivre la gestion stricte de sa trésorerie et son travail d'optimisation de ses coûts opérationnels, par une amélioration du taux de remplissage des Navettes et des fréquences.

En parallèle et dans un souci de progression de l'efficacité et de la fiabilité et de constante amélioration de la sécurité, le Groupe poursuivra en 2011 une démarche de progrès continu pour garantir que les projets sélectionnés soutiendront la croissance à long terme. En 2011, des investissements significatifs seront réalisés, avec notamment, la construction des quatre stations SAFE de lutte contre l'incendie pour mise en service fin 2011.

A court terme, la reprise de l'activité semble se confirmer, mais devrait rester encore progressive selon les segments. A moyen terme, le Groupe reste confiant dans sa capacité à générer une croissance durable et, par le développement de ses relais de croissance, à augmenter sa résistance aux aléas économiques.

Les informations prospectives visées au présent chapitre sont incertaines et susceptibles d'évoluer ou d'être modifiées. Elles ne sauraient être utilisées pour établir des prévisions de résultat.

CHAPITRE 14 – ORGANES D'ADMINISTRATION, DE DIRECTION ET DE SURVEILLANCE ET DIRECTION GENERALE

14.1.	<i>Conseil d'administration</i>	69
14.2.	<i>Composition des comités du conseil d'administration</i>	76
14.3.	<i>Direction générale</i>	76
14.4.	<i>Conflits d'intérêts au niveau des organes d'administration, de direction et de surveillance et de la direction générale</i>	78
14.5.	<i>Intérêts des dirigeants dans le capital de GET SA à la date du présent Document de Référence</i>	79
14.6.	<i>Déclarations concernant les organes d'administration</i>	79
14.7.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	79

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	Echéance
Jacques Gounon	Président-directeur général	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Pierre Bilger	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011
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
Hugues Lepic	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011
Colette Neuville	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011
Robert Rochefort	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2013
Henri Rouanet	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011
Jean-Pierre Trotignon	Administrateur	26 mai 2010	Assemblée générale statuant sur les comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2011
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

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 dehors de Groupe Eurotunnel :

Nom	Mandat social	Société	Place de cotation
Jacques Gounon	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	Euronext Paris
Pierre Bilger	Néant	Néant	Néant
Philippe Camu	<i>Partner-Managing Director</i> (associé gérant)	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
Hugues Lepic	<i>Participating Managing Director</i> (associé gérant)	The Goldman Sachs Group, Inc	New York Stock Exchange
	Administrateur	Pages jaunes	Euronext Paris
Colette Neuville	Censeur	Atos	Euronext Paris
Robert Rochefort	Néant	Néant	Néant
Henri Rouanet	Néant	Néant	Néant
Jean-Pierre Trotignon	Néant	Néant	Néant
Philippe Vasseur	Membre du Conseil de Surveillance	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 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
Jacques Gounon	Administrateur, président du comité d'audit	Aéroports de Paris	2008 à ce jour
Pierre Bilger	Membre du comité de surveillance	Sinequa SAS	2006 à 2010
	Membre du conseil de surveillance	Marceau Finance SA	2004 à 2010
	Gérant	Florimont Projets SARL	2006 à 2009
	Administrateur	Dimelo SA	2008 à 2010
	Président	Fondation Stichting Preference Shares Renault-Nissan	2002 à 2010
Philippe Camu	<i>Partner-Managing Director</i>	Goldman Sachs,	2006 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	Nubia 2000 SL	2010 à ce jour
Patricia Hewitt	Administrateur	Sintonia SA	Jusqu'en 2009
	<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
Hugues Lepic	Membre du comité de supervision Asie-Pacifique	Barclays Group plc	2009 à ce jour
	<i>Participating managing director</i> (associé gérant)	The Goldman Sachs Group, Inc	2006 à ce jour
	Administrateur	Endemol B.V.	2009 à ce jour
	Administrateur	Pages jaunes	2006 à ce jour
	Administrateur	Médiannuaire Holding	2006 à ce jour
	Administrateur	Eutelsat Communications SA	Jusqu'en 2007
	Censeur	Neuf Cegetel	Jusqu'en 2007
Administrateur	Prysmian S.p.A	Jusqu'en 2010	

Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel			
Nom		Société	Dates
Colette Neuville	Présidente Fondatrice	Association de Défense des Actionnaires Minoritaires (ADAM)	1991 à ce jour
	Administrateur	Euroshareholders	2006 à 2007
	Administrateur	Vie financière	2005 à 2007
	Administrateur	Faider	2008 à ce jour
	Membre du Conseil de Surveillance	ATOS	2008 à 2009
	Censeur	ATOS	2010 à ce jour
	Membre du conseil de gouvernance	Ecole de Droit et Management de Paris II – Assas	2009 à ce jour
Robert Rochefort	Directeur général	CREDOC	1995 à 2009
	Administrateur	BNP Paribas Personal Finance (CETELEM)	2003 à ce jour
	Administrateur	La Croix Rouge française	2006 à 2009
Henri Rouanet	Vice-Président	L'œuvre d'Ormesson	2001 à ce jour
	Président honoraire du Conseil de Surveillance	SIFRACO	1998 à 2007
	Président honoraire	Conseil National de la Protection Civile	1997 à 2005
Jean-Pierre Trotignon	Membre du Comité de Surveillance	Plastic Omnium Environnement SAS (extension périmètre Compagnie Signature SAS)	2000 à ce jour
	Directeur général délégué	Groupe Eurotunnel SA	2008 à 2009
Philippe Vasseur	Président du conseil de surveillance	Banque Commerciale du Marché Nord Europe	2000 à ce jour
	Administrateur	Bonduelle SA	2008 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Caisse de Crédit Mutuel Lille Liberté	2005 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Caisse Fédérale du Crédit Mutuel Nord Europe	2000 à ce jour
	Administrateur	Caisse Solidaire du Crédit Mutuel Nord Europe	2005 à ce jour
	Membre du conseil de surveillance	CIC SA	2001 à ce jour
	Président du conseil de surveillance	CMNE France	1999 à 2007
	Représentant permanent – CFCMNE (Administrateur)	Groupe des Assurances du Crédit Mutuel	2005 à ce jour
	Président du conseil de surveillance	Groupe UFP-LFG	2006 à ce jour
	Administrateur	Holder SAS	2005 à ce jour
	Représentant permanent – CFCMNE (Censeur)	LOSC Lille Métropole	2005 à ce jour
	Président	Nord Europe Assurance SAS	2006 à ce jour
	Administrateur	Normandie Partenariat	2009 à ce jour
	Membre du conseil de surveillance	Saint Louis Sucre	2000 à 2007

Nom	Autres fonctions exercées en dehors de Groupe Eurotunnel		
		Société	Dates
Tim Yeo	Président du conseil d'administration	Société de Développement Régional de Normandie	2001 à ce jour
	Représentant permanent – CMNE Belgium	Alverzeele (SA)	2009 à ce jour
	Président du conseil d'administration	BKCP (SCRL)	2001 à ce jour
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Administrateur)	BKCP (SCRL)	2007 à 2009
	Administrateur	BKCP Noord (SCRL)	2006 à 2009
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Vice-Président)	BKCP Noord (SCRL)	2006 à 2009
	Administrateur	BKCP Securities (SA)	2005 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Crédit Mutuel Nord Europe Belgium (SA)	2000 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Crédit Professionnel Interfédéral (SCRL)	2000 à 2008
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Administrateur)	Crédit Professionnel Interfédéral (SCRL)	2006 à 2008
	Administrateur	Credit Professionnel SA	2000 à ce jour
	Représentant permanent – CMNE Belgium (Vice-Président)	Federale Kas Voor Het Beroepskrediet (SCRL)	2004 à 2009
	Représentant permanent – CMNE Belgium	Mobilease (SA)	2009 à ce jour
	Administrateur	UFG Private Bank (SA)	2003 à ce jour
	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	Anacol Holdings Limited	1979 à ce jour
	Président du conseil d'administration	Eco City Vehicles PLC	2007 à ce jour
	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, 57 ans, est ancien élève de l'Ecole Polytechnique et Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées. Il a successivement exercé les fonctions suivantes : Chef de l'arrondissement grands travaux à la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) d'Indre-et-Loire (1977-81), puis Directeur général adjoint du syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères (Syctom) de la Ville de Paris (1981-86), Directeur général du groupe Comatec (1986-90), Directeur du développement des activités de services du groupe Eiffage (Fougerolle) (1991-93), Conseiller Industrie au cabinet du Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle (1993-95), Directeur de cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports (1995-96), Directeur général adjoint de Gec-Alsthom (1996) devenue Alstom (1998), Président du secteur entreprise et Membre du comité exécutif d'Alstom (2000), Vice-président-directeur général du groupe Cegelec (2001). Il a rejoint le conseil d'administration de TNU le 17 décembre 2004, a été nommé Président du conseil d'administration de TNU le 18 février 2005, puis Président-directeur général de TNU le 14 juin 2005. Il est Président-directeur général de GET SA depuis le 9 mars 2007. Il est administrateur de, CTG, EFL, ESL, Eurotunnel Trustees Limited, London Carex Limited, Eurotunnel Financial Services Limited et Le Shuttle Limited, filiales britanniques du Groupe. Il est également Président-directeur général de FM, et administrateur délégué d'Eurotunnel SE. Il est membre du conseil d'administration et président du comité d'audit d'Aéroport de Paris et, depuis 2010, membre du conseil d'administration de l'Association Nationale des Sociétés par Actions (ANSA).

- **Pierre Bilger**

Pierre Bilger, 70 ans, est diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Paris et de l'Ecole Nationale d'Administration. Inspecteur général des Finances retraité, il a consacré ses quinze années de service public (1967-1982) essentiellement aux questions budgétaires. Sa carrière industrielle de vingt et une années a commencé en 1982 à la Compagnie Générale d'Électricité (aujourd'hui Alcatel Lucent) dont il a notamment conduit la privatisation comme directeur financier et directeur général adjoint. Elle s'est poursuivie à partir de 1987 à Alsthom, puis à Gec Alsthom dont il est devenu le « *Chief Executive Officer* » en mars 1991 avant d'être le Président-directeur général d'Alstom à partir de son introduction en bourse en 1998 et ce, jusqu'au début de 2003. Il est l'un des conseillers du « *Management Consulting Group plc* ». Il est administrateur de GET SA depuis le 20 juin 2007.

- **Philippe Camu**

Philippe Camu, 43 ans, titulaire d'un diplôme en finance de HEC, assume la fonction d'associé gérant (« *Partner-Managing Director* ») chez Goldman Sachs à Londres. Il dirige l'activité Européenne 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 dirige l'activité de Goldman Sachs Infrastructure Partners en Europe depuis sa création en 2006. Il est membre du comité d'investissement de Goldman Sachs Infrastructure Partners et il est administrateur des sociétés Associated British Ports et Endesa Gas. Il a rejoint le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA le 26 mai 2010.

- **Patricia Hewitt**

Patricia Hewitt, 62 ans, diplômée de l'Université de Cambridge, Membre du Parlement Britannique représentant le Parti Travilliste pendant 27 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 en 2001 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 Groupe Eurotunnel SA le 26 mai 2010.

- **Hugues Lopic**

Hugues Lopic, 46 ans, ancien élève de l'Ecole Polytechnique et titulaire d'un M.B.A de la Wharton School de l'Université de Pennsylvanie 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 en 2000. Il est associé-gérant (*partner-managing director*) de The Goldman Sachs Group, Inc., et dirige les activités d'investissement pour compte propre (*merchant banking*) de Goldman Sachs en Europe. Il dirige directement l'activité de *private equity* et de *distressed investment* en Europe. Il est membre du comité exécutif de Goldman Sachs en Europe et membre des comités d'investissement de risque et du comité stratégique de la division *merchant banking* de Goldman Sachs. Hugues Lopic a débuté sa carrière en 1990 au sein du département *mergers & acquisitions* de Goldman Sachs à New-York puis à Londres. Hugues Lopic a rejoint le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA le 26 mai 2010.

- **Colette Neuville**

Colette Neuville, 74 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, le gouvernement marocain et l'agence de bassin de Loire-Bretagne. Madame Neuville est présidente fondatrice de l'ADAM (Association de Défense des Actionnaires Minoritaires). Elle est membre du conseil d'administration Faider et Censeur d'Atos depuis 2010. Elle est membre du Forum Européen de Corporate Governance auprès de la Commission européenne. Elle est également membre de la Commission « Epargnants et actionnaires minoritaires » de l'AMF. Elle a rejoint le en 2009, le Conseil de Gouvernance de l'école de Management (« MBA ») Panthéon Sorbonne. 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.

- **Robert Rochefort**

Robert Rochefort, 55 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, 78 ans, est 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. Il est administrateur de GET SA depuis le 9 mars 2007 et assure la présidence du comité de sécurité et de sûreté.

- **Jean-Pierre Trotignon**

Jean-Pierre Trotignon, 60 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.

- **Philippe Vasseur**

Philippe Vasseur, 67 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, Groupe UFG, Nord Europe Assurances, SDR Normandie). Il est également membre du conseil d'administration de Bonduelle et Président du « Réseau Alliances », qui fédère 150 entreprises du Nord-Pas-de-Calais engagées dans la responsabilité sociale et environnementale et membre du Haut conseil de la Coopération Agricole. Il a été élu Président de la Chambre de Commerce et de l'Industrie de Région Nord-Pas-de-Calais en 2011. Il est administrateur de GET SA depuis le 20 juin 2007.

- **Tim Yeo**

Tim Yeo, 65 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'Etat 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, d'Eco City Vehicles 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 des présidents, 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.

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

Michel Boudoussier, Directeur général adjoint, est en charge des opérations du Tunnel sous la Manche. Dans cette fonction, lui rapportent la Direction Industrielle, la Direction Commerciale, les Ressources Humaines français 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
Claude Liénard	Directeur général adjoint – Corporate
Pascal Sainson	Directeur général adjoint – Europorte
Jo Willacy	Directeur commercial

Christian Maquaire, Directeur industriel a été membre du comité exécutif jusqu'au 31 décembre 2010. Fondé à faire valoir ses droits à la retraite, Christian Maquaire a accepté de continuer à mettre au service de Groupe Eurotunnel les compétences professionnelles et les qualités humaines dont il a fait preuve pendant onze ans au service de l'entreprise. Depuis le 1^{er} janvier 2011, Christian Maquaire a cessé sa fonction de directeur industriel du tunnel sous la Manche et a été nommé Conseiller industriel auprès du Président.

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	–	–	–
Claude Liénard	–	–	–
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, 47 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, 50 ans a rejoint 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 regroupe les achats, l'informatique et les services généraux. En 2010, il a été nommé Président de la société EuroSco SAS.

- **Claude Liénard**

Claude Liénard, 63 ans, diplômé de l'EDHEC. Contrôleur financier chez DBA puis chez ITT Bruxelles et Paris, il a rejoint TNU en 1986 pour assurer la direction du Département du Contrôle Financier. Après avoir été nommé Directeur Financier opérationnel de TNU en juin 2004, il est Directeur Financier en avril 2005, puis Directeur général-adjoint corporate en mai 2010. Claude Liénard est Président de Société Immobilière et Foncière Eurotunnel. Claude Liénard est également administrateur des sociétés EurotunnelPlus SE, GBRf, ainsi que de certaines sociétés Cheriton.

- **Pascal Sainson**

Pascal Sainson, 53 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 TNU 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 Europorte.

- **Jo Willacy**

Jo Willacy, 47 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 Eurotunnel 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 Ordinaires GET SA	Nombre de Bons 2007
Jacques Gounon	Président-directeur général	10 031	20 ⁽³⁾
Pierre Bilger	Membre du conseil d'administration	10 000	N/A
Philippe Camu	Membre du conseil d'administration	100	N/A
Patricia Hewitt	Membre du conseil d'administration	150	N/A
Hugues Lepic	Membre du conseil d'administration	100	N/A
Colette Neuville	Membre du conseil d'administration	5 092	N/A ⁽³⁾
Robert Rochefort	Membre du conseil d'administration	5 710	N/A ⁽³⁾
Henri Rouanet	Membre du conseil d'administration	576	N/A ⁽³⁾
Jean-Pierre Trotignon	Membre du conseil d'administration	1 449	N/A
Philippe Vasseur	Membre du conseil d'administration	110	N/A
Tim Yeo	Membre du conseil d'administration	130 ⁽¹⁾	66 ⁽²⁾

⁽¹⁾ Tim Yeo détient également 11 455 CDI d'actions et son épouse Diane Yeo détient 10 309 CDI d'actions.

⁽²⁾ Tim Yeo détient également 22 CDI de Bons 2007.

⁽³⁾ Echange en juillet 2009, en Actions Ordinaires GET SA, dans le cadre de l'offre publique d'échange simplifiée, sur la base du ratio de 35 Bons 2007 pour une Action Ordinaire GET SA conformément à la note d'information du 23 juin 2009 visa n° 09-200.

14.6. Déclarations concernant les organes d'administration

A 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.

A 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 CIG 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 ;
- Claude Liénard ; et
- Jean-Alexis Souvras.

CHAPITRE 15 – REMUNERATIONS ET AVANTAGES

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>	82
15.1.1	<i>La rémunération du Président-directeur général</i>	82
15.1.2	<i>Jetons de présence</i>	86
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>	87

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.

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.

En 2010, la partie fixe de la rémunération du Président-directeur général n'a pas évolué ; elle est restée fixée à un montant brut annuel de 450 000 euros.

Dans la logique de la recommandation européenne du 30 avril 2009, les critères de performance de la rémunération variable, du Président-directeur général ont été fixés pour 2010, de manière à pérenniser l'entreprise, en favorisant la performance sur le long terme, de façon à ce que les critères de performance couvrent l'ensemble des enjeux de l'entreprise, stratégiques, sociaux, sociétaux et environnementaux, et pas uniquement les enjeux financiers.

Le comité des nominations et des rémunérations a ainsi proposé au conseil d'administration de :

- subordonner la partie variable de la rémunération du Président-directeur général, non seulement à la réalisation d'objectifs à court terme, mais également à la mise en œuvre et à la réalisation de projets à moyen-long terme ;
- respecter l'équilibre entre la partie de la rémunération variable liée à des objectifs annuels et la partie liée à l'avancement de projets à moyen-long terme.

Le conseil d'administration a, pour 2010, agréé la proposition du comité des nominations et des rémunérations sur les critères de rémunération variable du Président directeur-général, et, d'une part, a reconduit, les deux critères financiers retenus pour 2009, chacun comptant pour 25 % :

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

et d'autre part, arrêté trois critères opérationnels d'importance pour la stratégie du Groupe :

- la récupération des parts de marché perdues sur le trafic Navettes Camions suite à l'Incendie de Septembre 2008 (35 %) ;
- la réussite de l'intégration des filiales françaises de Veolia acquises le 30 novembre 2009 (10 %) ; et
- l'avancement de la création de zones d'attaque du feu spécialisées, SAFE, par rapport au programme (5 %).

Par ailleurs, la rémunération variable est plafonnée à 100 % du salaire de base.

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.

Par délibération du 3 mars 2011, 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 2010, à 450 000 euros (200 000 euros en 2009 à laquelle avait été ajoutée une indemnité compensatoire de 100 000 euros, à titre de dédommagement pour avoir, après le départ du Directeur général délégué, assumé seul la direction générale du Groupe au cours de l'année 2009 multi-crisis).

Le conseil d'administration a, pour 2011, agréé la proposition du comité des nominations et des rémunérations sur les critères de rémunération variable du Président directeur-général, et, décidé de reconduire les deux critères financiers retenus pour 2010, chacun comptant pour 25 % :

- 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 %)

et d'autre part, arrêté les trois critères opérationnels suivants :

- stabilisation des parts de marché et renforcement du *yield* moyen des Navettes camions; (33 %)
- Europorte : mise en œuvre du plan de retour à l'équilibre et développement de l'activité; résultat en ligne avec le budget Europorte de l'année considérée (10 %).
- mise en service des zones d'attaque du feu spécialisées, SAFE (7 %);

Le plafond de la rémunération variable reste égal à 100 % du salaire de base, soit à ce jour, 450 000 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 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 2010, 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 7 575 euros (2009 : 6 480 livres ou 7 251 euros sur la base du taux de change du compte de résultat de l'exercice 2009).

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 1 681 euros 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 2010, les cotisations à ce régime de retraite complémentaire se sont élevées à 17 913 euros (2009 : 17 752 euros) au titre de la part salariale et à 29 026 euros (2009 : 28 764 euros) au titre de la part patronale. En 2010, les cotisations au régime de retraite supplémentaire se sont élevées, au titre de la part salariale, à 1 385 euros (2009 : 1 349 euros sur un total de 14 007 euros pour l'ensemble des salariés concernés) et, au titre de la part patronale, à 5 712 euros (2009 : 5 398 euros), sur un total de 56 028 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 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, le 16 juillet 2010, à une attribution. Dans le cadre de ce plan, le conseil d'administration a décidé, sur proposition du comité des nominations et des rémunérations, d'attribuer au Président-directeur général, seul mandataire social exécutif de GET SA, des options d'actions, dont l'intégralité est soumise à des conditions de performance internes et externes : pour J. Gounon, Président-directeur général, il a été attribué 116 000 options conditionnelles.

Le prix d'exercice ne peut être inférieur, au-delà des prescriptions légales :

- A la moyenne des cours constatés pour les actions de la société sur NYSE EURONEXT pendant les vingt (20) derniers jours de bourse précédant le jour où les options d'achat d'actions sont consenties ;
- A la moyenne des 3 (trois) derniers mois précédant le jour où les options d'actions sont consenties ;
- A 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.

Il s'établit à 6,42 euros.

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

- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : (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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2010, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2011 se sera prononcée,
 - Pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 se sera prononcée.

- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : la progression de l'Action Ordinaire 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 sera appréciée 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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2010 au 15 juillet 2011,
 - Pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2011 au 15 juillet 2012.

Le conseil d'administration a veillé à ce que l'attribution d'options sur actions de la société en vertu de ce plan 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. Conformément à l'article L. 225-185 alinéa 4 du code de commerce, les Participants Mandataires Sociaux de la Société devront conserver au nominatif au moins 10 % des actions issues de la levée des options jusqu'à la cessation de leurs fonctions.

Tableau de synthèse des rémunérations et des options et actions : Jacques Gounon, Président-directeur général

Montants brut en euros	Exercice 2010	Exercice 2009
Rémunérations dues au titre de l'exercice	900 000	826 201
Valorisation des options attribuées au cours de l'exercice	234 320	N/A
Valorisation des actions de performance attribuées au cours de l'exercice	N/A	N/A
Total	1 134 320	826 201

Tableau récapitulatif des rémunérations : Jacques Gounon Président-directeur général

Montants brut en euros	2010		2009	
	dus ⁽¹⁾	versés ⁽²⁾	dus ⁽¹⁾	versés ⁽²⁾
Rémunération fixe	450 000	450 451 ⁽³⁾	450 000	450 791 ⁽³⁾
Rémunération variable	450 000	202 614 ⁽³⁾⁽⁵⁾	200 000	202 500 ⁽³⁾
Rémunération exceptionnelle	N/A	101 307 ⁽³⁾	100 000	–
Jetons de présence	67 500	50 625 ⁽⁴⁾	68 950	61 575 ⁽⁴⁾
Avantages en nature	7 575	7 575	7 251	7 251 ⁽³⁾
Total	975 075	812 572	826 201	722 117

⁽¹⁾ Montants dus au titre de l'exercice.

⁽²⁾ Montants payés au cours de l'exercice.

⁽³⁾ Montant en tout ou partie versé en livres et dont la contrevaletur retraits 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.

⁽⁴⁾ Après imputation du prélèvement libératoire de 25 %.

⁽⁵⁾ Rémunération variable au titre de 2009.

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	16 juillet 2010
Nature des options (achat ou souscription)	achat
Valorisation des options selon la méthode retenue pour les comptes consolidés	2,02 euros
Nombre d'options attribuées durant l'exercice	116 000
Prix d'exercice	6,42 euros
Période d'exercice	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 ^(*)	Oui ^(*)	Non	Oui	Non ^(*)	Oui	Non
	J. Gounon Président-directeur général 2007 à 2010		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 dus au titre de l'exercice 2010 par GET SA à ses administrateurs s'élève à un montant brut de 590 125 euros (2009 : 577 000 euros), ainsi que détaillé dans le tableau ci-dessous :

En euros	2010	2009
Jacques Gounon	67 500	68 950
Bernard Attali	15 500	42 000
Pierre Bilger	48 750	54 000
Philippe Camu	26 500	–
Gérard Van Kemmel	16 250	38 250
Patricia Hewitt	26 500	–
Hugues Lopic	26 500	–
Jean-Pierre Mattéi	18 500	42 000
Martin Skaanild	17 000	42 000
Colette Neuville	65 250	61 500
Robert Rochefort	64 500	63 000
Henri Rouanet	66 750	65 200
Jean-Pierre Trotignon	31 000	–
Philippe Vasseur	45 000	50 250
Tim Yeo	54 625	49 850
Total	590 125	577 000

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.

CHAPITRE 16 – FONCTIONNEMENT DES ORGANES D'ADMINISTRATION ET DE DIRECTION

16.1.	<i>Direction générale</i>	89
16.1.1	<i>Directeur général et directeurs généraux délégués</i>	89
16.1.2	<i>Comité exécutif</i>	90
16.2.	<i>Conditions de préparation et d'organisation des travaux du conseil d'administration</i>	90
16.2.1	<i>Composition et organisation du conseil d'administration</i>	90
16.2.2	<i>Activité du conseil d'administration</i>	95
16.2.3	<i>Comités du conseil d'administration</i>	96
16.3.	<i>Comité des présidents</i>	100
16.4.	<i>Auto-évaluation du conseil d'administration</i>	101
16.5.	<i>Principes et règles de détermination de la rémunération et des avantages de toute nature accordés aux mandataires sociaux</i>	101
16.6.	<i>Limitations des pouvoirs du Directeur général</i>	101
16.7.	<i>Contrats de service entre les membres des organes d'administration et de direction et GET SA</i>	102
16.8.	<i>Opérations sur titres des dirigeants</i>	102
16.9.	<i>Comité de Coordination de la Concession</i>	102
16.10.	<i>Procédures de contrôle interne et de gestion des risques</i>	102
16.10.1	<i>Introduction</i>	103
16.10.2	<i>Procédures de contrôle interne</i>	103
16.10.3	<i>Procédures de gestion des risques</i>	110
16.11.	<i>Gouvernement d'entreprise</i>	111
16.12.	<i>Participation des actionnaires à l'assemblée générale</i>	111

Le préambule ci-dessous, les sections 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.10, 16.11, et 16.12, 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 IV 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 3 mars 2011 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 en décembre 2008 par l'Association française des entreprises privées (AFEP) et le Mouvement des entreprises de France (MEDEF) (*Code Afep/Medef 2008*).

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 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-a1.2 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.

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 du conseil d'administration. 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. Dans la perspective de l'échéance de l'ensemble des mandats d'administrateurs au 26 mai 2010, le conseil d'administration, sur recommandation du comité des nominations, après réflexion sur l'équilibre et la diversité de sa composition, a proposé aux actionnaires de renforcer la féminisation du conseil d'administration et l'ouverture du conseil d'administration à l'international. Le nombre de femmes a été porté à deux, soit à plus de 18 %, par l'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 et la part des administrateurs étrangers, à 28 %. L'âge moyen des administrateurs est de 66 ans.

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 Ordinaires GET SA porté de 25 à 100 par l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010. Si, au jour de sa nomination, un administrateur n'est pas propriétaire d'au moins 100 Actions Ordinaires GET SA 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.

L'arrivée du terme de l'ensemble des mandats des membres du conseil d'administration en 2010, a permis au conseil d'administration de soumettre au vote des actionnaires, lors de l'assemblée générale du 26 mai 2010, les modifications statutaires nécessaires à la mise en place du renouvellement échelonné des mandats conformément à l'article 12 du Code Afep/Medef 2008, sans affecter la durée des mandats en cours.

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. Le conseil d'administration se renouvellera 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. Pour les besoins de la mise en place de ce mode de renouvellement, l'assemblée générale ordinaire du 26 mai 2010 a fixé la durée de cinq mandats à deux années, et celles de six mandats à quatre années.

Tout membre sortant est rééligible. Par dérogation aux dispositions qui précèdent, 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.

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) Règlement intérieur

Le conseil d'administration a adopté un règlement intérieur, dont l'objet est de préciser le rôle et les modalités de fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités, dans le respect de la loi et des statuts de GET SA. Le règlement intérieur est revu régulièrement et, le cas échéant, complété ou modifié pour s'adapter au contexte réglementaire. Il a été mis en harmonie le 17 décembre 2010, avec, la Recommandation de l'AMF du 22 juillet 2010, sur le rapport du groupe de travail sur le comité d'audit.

Le règlement intérieur s'accompagne d'une charte de l'administrateur qui précise ses droits et ses devoirs et d'un code de bonne conduite sur les opérations sur titres. Le code de bonne conduite a été mis en harmonie avec 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 reprend les principes déontologiques essentiels et la deuxième partie présente les mesures préventives applicables.

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 le Plan de Sauvegarde. Le montant et la répartition des jetons de présence, conformément à l'article 18 du Code Afep/Medef 2008, 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, dans un délai de cinq jours de négociation suivant leur réalisation, 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 2008. 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, es 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 2008.

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 et un comité de sécurité, et sûreté, un comité stratégie et développement durable et un comité des présidents, 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 2008.

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 9 avril 2010, que répondaient aux critères d'indépendance définis par le Code de gouvernement d'entreprises AFEP-MEDEF : Madame Colette Neuville, Madame Patricia Hewitt, Monsieur Henri Rouanet, Monsieur Pierre Bilger, Monsieur Robert Rochefort, Monsieur Philippe Vasseur et Monsieur Tim Yeo, soit sept administrateurs.

Plus de la moitié des administrateurs sont indépendants conformément aux dispositions du Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF.

Monsieur Jacques Gounon, Président-directeur général, Monsieur Jean-Pierre Trotignon précédemment Directeur général délégué, en tant qu'exécutifs, ne sont pas considérés comme indépendants. Monsieur Hugues Lopic, Monsieur Philippe Camu, représentants The Goldman Sachs Group Inc, l'actionnaire de référence de la Société, sont considérés comme ne répondant pas aux critères du Code de gouvernement d'entreprise AFEP-MEDEF définissant l'administrateur indépendant.

Les administrateurs indépendants sont ainsi au nombre de sept sur 11 au 31 décembre 2010 (soit 63 % des administrateurs en fonction). 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 2008.

16.2.2 Activité du conseil d'administration

En 2010, le conseil d'administration a tenu 16 réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance actuellement en fonction a, par séance, été de plus de 94 %.

Assiduité aux séances du conseil d'administration en 2010

Séances du conseil	Nombre de séances	Présence en séance
Jacques Gounon	16	16
Pierre Bilger	16	16
Colette Neuville	16	16
Robert Rochefort	16	15
Henri Rouanet	16	16
Philippe Vasseur	16	11
Tim Yeo	16	15
Jean-Pierre Trotignon	11	11
Philippe Camu	11	11
Hugues Lopic	11	10
Patricia Hewitt	11	10
Bernard Attali	5	3
Gérard Van Kemmel	5	5
Jean-Pierre Mattéi	5	4
Martin Skaanild	5	5

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 2010, 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 2010, outre les autorisations financières et juridiques, les activités du conseil d'administration se sont réparties principalement entre les sujets suivants : gouvernement d'entreprise, comptes et stratégie.

Le conseil d'administration a délibéré sur plusieurs grands projets d'orientations stratégiques concernant notamment :

- acquisition, le 28 mai 2010, du troisième opérateur de fret britannique GBRf auprès de la société internationale FirstGroup, dans la poursuite de sa stratégie de développement du fret ferroviaire du Groupe ; et
- soumission à l'acquisition de High Speed One, au sein d'un consortium.

Le conseil d'administration a consacré en 2010, l'essentiel des travaux de deux réunions aux grandes orientations et la stratégie commerciale de l'entreprise. Le conseil d'administration s'est également penché à plusieurs reprises au cours de l'exercice, sur la politique de l'entreprise en matière de sécurité et sûreté. Le conseil d'administration a aussi délibéré sur d'autres projets importants, dont, notamment, la finalisation de la simplification juridique de la structure du Groupe, par voie de fusion-absorption de TNU PLC et EGP par GET SA.

Au cours de l'exercice 2010, le conseil d'administration a arrêté les comptes au 31 décembre 2009 et procédé à l'examen des comptes semestriels au 30 juin 2010. Le conseil d'administration a procédé à l'examen du budget 2011.

En ce qui concerne le gouvernement d'entreprise, le conseil d'administration a procédé à son auto-évaluation ; il a statué sur la qualification d'administrateur indépendant, et considéré le rapport du Président sur les procédures de contrôle interne au titre de l'exercice 2009.

Entre le début de l'année et la date d'arrêté des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2010, soit le 3 mars 2011, le conseil d'administration a tenu deux réunions. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de 95 %. Ces réunions ont notamment porté sur les travaux d'arrêté des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2010, d'examen du rapport du Président établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce, et l'auto-évaluation du conseil d'administration.

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 des présidents, 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 ; la fonction de vice-président des comités a été supprimée.

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 2008. 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), Pierre Bilger et Colette Neuville, tous administrateurs indépendants. Le Conseil d'administration a reconduit les membres du comité d'audit dans leurs fonctions, à l'issue de l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010 ayant renouvelé leur mandat d'administrateur.

Les membres du Comité sont tous administrateurs indépendants et ont des compétences complémentaires en matière financière ou 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, 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 sept fois en 2010 ; le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de plus de 95 %.

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. Le comité d'audit a également entendu le Président-directeur général et procédé à l'audition de responsables d'entités opérationnelles ou fonctionnelles utiles à la réalisation de sa mission. Il a rendu compte au conseil d'administration de ses travaux.

Au cours de l'année 2010, le comité d'audit a examiné, avant leur présentation au conseil d'administration, les projets de comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2009, les projets de comptes semestriels et a soumis à ce dernier son avis sur ces projets de comptes. Dans ce cadre, il 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 2010. 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 2010 et examiné les risques financiers et opérationnels significatifs. Il a considéré le plan d'audit interne pour 2011.

Le comité d'audit a contribué, par ses travaux préparatoires pour le conseil d'administration, à la réalisation de la simplification de la structure juridique du Groupe, et de l'acquisition de la filiale de fret ferroviaire GBRf, dans la poursuite de la stratégie de développement du fret ferroviaire du Groupe.

Entre le début de l'année et le 3 mars 2011, le comité d'audit a tenu trois réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de plus de 91 %. Ces réunions ont notamment porté sur l'examen du projet des comptes consolidés et sociaux au 31 décembre 2010, du traitement comptable des opérations significatives de l'exercice 2010 et des méthodes comptables et le suivi de l'indépendance des commissaires aux comptes.

Comité des nominations et des rémunérations

Le comité des nominations et des rémunérations est composé de quatre (4) membres choisis parmi les administrateurs autres que le président du conseil, dont deux (2) 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 est composé de Colette Neuville (présidente), Philippe Vasseur, Robert Rochefort et Hugues Lépici. Le conseil d'administration a reconduit Colette Neuville (présidente), Philippe Vasseur, Robert Rochefort dans leurs fonctions, à l'issue de l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010 ayant renouvelé leur mandat d'administrateur et Hugues Lépici a rejoint ce comité à compter de sa nomination. Jean-Pierre Mattei a quitté ce comité à la fin de son mandat d'administrateur le 26 mai 2010.

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'il en est membre, le Président du conseil d'administration ne participe pas et n'assiste pas aux délibérations du comité relatives à sa rémunération. S'agissant des délibérations relatives à la rémunération des autres mandataires sociaux, le Président du conseil d'administration y assiste avec voix consultative.

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 2010. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de plus de 83 %.

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 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 2009.

Le comité a également préparé le projet de plan de stock options aux salariés et dirigeants de l'entreprise, projet voté par l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010.

Entre le début de l'année et le 3 mars 2011, le comité des nominations et des rémunérations a tenu deux réunions. Le taux d'assiduité de ses membres a été de plus de 87 %. 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 2010, la fixation des critères de détermination de la rémunération variable du Président-directeur général pour 2011.

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.

Le comité de sécurité et sûreté est composé d'Henri Rouanet (président), Jacques Gounon, Patricia Hewitt et Jean-Pierre Trotignon. Le conseil d'administration a reconduit Henri Rouanet (président) et Jacques Gounon, dans leurs fonctions, à l'issue de l'assemblée générale mixte du 26 mai 2010 ayant renouvelé leur mandat d'administrateur. Patricia Hewitt a rejoint ce comité, à compter de sa nomination. Martin Skaanild et Bernard Attali ont quitté ce comité à la fin de leur mandat d'administrateur le 26 mai 2010. Tim Yeo a également quitté ce comité pour assumer la présidence du comité stratégie et développement durable institué par le conseil d'administration à l'issue de l'assemblée générale du 26 mai 2010.

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 quatre reprises en 2010. Le taux d'assiduité moyen des administrateurs par séance a été de plus de 87 %. 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 2010, les sous-groupes de travail se sont réunis seize 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 :

- Surveillance de la sécurité dans le périmètre de la Concession : lors de chaque réunion, le comité suit le positionnement de l'entreprise par rapport à différents indicateurs, en termes de sécurité collective, sécurité individuelle et sécurité du travail. Le comité a contribué à la fixation des indicateurs de référence pour 2011.
- La mise en œuvre du Plan Salamandre visant à actualiser le dispositif opérationnel post-Incendie de septembre 2008. Les recommandations du BEATT ont déjà, pour la plupart, été réalisées par le Groupe dans le cadre des dispositifs du Plan Salamandre dès la fin de l'automne 2008. Sous l'impulsion du comité, le Groupe a continué en 2010 de renforcer les contrôles des camions lors de l'embarquement à bord des Navettes. Le comité a également suivi, tout au long de l'année l'exécution des quatre stations SAFE. Les relations contractuelles du Groupe avec les FLOR, ont retenu l'attention du comité, dans un souci de meilleure traçabilité, de maîtrise des coûts et de meilleure intégration dans le dispositif opérationnel du Groupe. La modernisation des liaisons radio est également suivie par cette instance.
- Contrôle des ajustements opérationnels consécutifs aux défaillances d'Eurostar lors des récentes chutes de neige, en incitant à la *winterisation* des motrices, à la mise en place de trains d'évacuation, à la meilleure formation des personnels et à la coordination des cellules de crise.
- Réflexion stratégique sur les mesures à prendre pour l'accueil des nouveaux entrants et l'actualisation des règles de sécurité : proposition de modification des règles de sécurité relatives aux trains de passagers : modes de traction (motorisation répartie) longueur des trains, la sécabilité et la protection incendie.

En matière de sûreté, le comité examine et suit les dispositifs de lutte contre le terrorisme, et les intrusions de clandestins. A ces fins, il participe aux projets de renforcement de la sécurisation du terminal de Coquelles, avec notamment, de nouveaux badges, de nouveaux dispositifs de vidéo-protection et d'appareils radioscopiques avec sécurisation d'un nouveau bâtiment des passagers après contrôle des services de l'Etat.

Au cours de l'année 2010, le comité de sécurité et sûreté, dans sa formation plus restreinte, spécifique aux questions des activités de l'ensemble Europorte, s'est réuni deux fois en 2010. Il s'est plus particulièrement attaché au suivi des indices, de sécurité des circulations ferroviaires et de sécurité du travail.

Entre le début de l'année et le 3 mars 2011, une réunion a eu lieu le 3 mars 2011.

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 environnementale, ce comité créé dans le prolongement de la politique initiée de longue date, en matière d'hygiène, sécurité, environnement, a pour mission d'examiner régulièrement toutes 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 (4) 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, Philippe Vasseur et Jacques Gounon. Il s'est réuni une fois en 2010. Le taux d'assiduité des administrateurs a été de 75 %.

16.3. Comité des présidents

Le comité des présidents est composé de Jacques Gounon et des présidents de chacun des comités du conseil d'administration.

Le comité des présidents se réunit aussi souvent que l'intérêt social l'exige, sur convocation du Président du conseil d'administration.

Le comité des présidents a pour mission principale de coordonner les travaux des différents comités.

Au cours de l'année 2010, le comité des présidents s'est réuni une fois en début d'année pour coordonner les travaux des comités du conseil.

16.4. Auto-évaluation du conseil d'administration

Conformément à l'article 9 du Code Afep/Medef 2008, le fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités spécialisés au cours de l'exercice 2010, a fait l'objet d'une auto-évaluation menée sous la direction de la présidente du comité des nominations et des rémunérations. Cette évaluation a été effectuée sur la base d'un questionnaire anonyme détaillé portant sur les rôles et compétences du conseil, le fonctionnement d'ensemble et les domaines d'activité du conseil et de ses comités. Les réponses ont été analysées puis présentées lors de la réunion du conseil d'administration du 28 janvier 2011, séance au cours de laquelle le conseil d'administration a débattu de son fonctionnement. Dans ce questionnaire, il était demandé aux administrateurs de noter de 1 à 5 leur appréciation du fonctionnement et des travaux du conseil d'administration et des comités, les notes de 1 à 3 correspondant à l'appréciation « satisfaisant » et les notes 4 et 5 correspondant à l'appréciation « perfectible ».

Il ressort de cette auto-évaluation que les administrateurs considèrent le fonctionnement du conseil d'administration et de ses comités comme satisfaisant puisque :

- la note 1, la plus élevée a été donnée en réponse à 40 % des questions posées ;
- la note 2, à 38 % des questions posées ;
- la note 3, à 18 % des questions posées ;
- la note 4, à 3 % des questions posées ;
- la note 5, la plus faible, à 1 % des questions posées.

Les administrateurs ont formulé une appréciation favorable sur le fonctionnement du conseil d'administration. Ils ont particulièrement exprimé leur satisfaction sur l'organisation des réunions, la qualité des procès-verbaux et la qualité de l'information présentée. Ils ont souligné la pertinence des travaux réalisés par les comités spécialisés. Les administrateurs ont également porté une appréciation positive sur la composition du conseil d'administration et le nombre d'administrateurs indépendants.

Le principal souhait d'amélioration a porté sur l'approfondissement des travaux du conseil d'administration sur la stratégie du Groupe dans sa nouvelle dimension, la régularité des comptes rendus des comités spécialisés au conseil et la planification de la durée des réunions. Le conseil d'administration a également souhaité élargir plus systématiquement sa réflexion sur la stratégie à plus long terme.

16.5. 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.

16.6. 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.

16.7. 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.

16.8. 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⁽¹⁾.

Aucune déclaration au titre de l'article 223-26 du Règlement général de l'AMF, n'a été effectuée au cours de l'exercice 2010 par le Président-directeur général, les autres administrateurs de GET SA ou des personnes qui leur sont liées.

Les transactions effectuées par les mandataires sociaux sur les instruments financiers de GET SA sont régies par un code de bonne conduite arrêté le conseil d'administration. Sur recommandation du comité d'audit, le conseil d'administration a revu le code de bonne conduite du groupe pour le mettre à jour de 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 GET SA reprend les principes déontologiques essentiels et la deuxième partie présente les mesures préventives applicables.

16.9. 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.

16.10. Procédures de contrôle interne et de gestion des risques

Le rapport des commissaires aux comptes, établi en application de l'article L. 225-235 du Code de commerce, sur le rapport du Président du conseil d'administration de GET SA rendant notamment compte, conformément à l'alinéa 5 de l'article L. 225-37 du Code de commerce, des procédures de contrôle interne et de gestion des risques mises en place par GET SA, pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière est reproduit en annexe I au présent Document de Référence.

⁽¹⁾ Dans la mesure où le montant cumulé des opérations effectuées par chacun de ces dirigeants dépasse 5 000 euros par année civile.

16.10.1 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 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.

b) Les procédures de contrôle interne de GET SA

Pour des raisons historiques, le Groupe Eurotunnel utilisait un référentiel interne établi en cohérence avec le référentiel du Code Combiné, « *The Combined Code on Corporate Governance* », le standard britannique en matière de gouvernement d'entreprise publié par le Financial Reporting Council (première publication en 1998).

Le conseil d'administration, sur recommandation du comité d'audit est convenu en 2010, dans un souci de lisibilité et de plus grande transparence de la gouvernance, de l'opportunité de modifier le référentiel de contrôle interne afin d'adopter le « cadre de référence » (y compris son guide d'application) établi par l'AMF,

Les processus clés de contrôle interne que le Groupe a appliqué en 2010, sont les suivants :

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. A 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 spécial établi par son Président.

Les sections 16.10.2 et 16.10.3 ci-dessous décrivent les procédures de contrôle interne et de gestion des risques en vigueur au sein de Groupe Eurotunnel.

16.10.2 Procédures de contrôle interne

Au titre de la description des procédures de contrôle interne, le présent chapitre contient :

- 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 processus conduit par la Direction Générale sous le contrôle du conseil d'administration. Il est mis en œuvre par les dirigeants et le personnel de l'entreprise et est destiné à fournir une assurance raisonnable quant à l'atteinte des objectifs suivants :

- réalisation et optimisation des opérations ;

- protection du patrimoine ;
- fiabilité des informations financières ;
- conformité aux lois et réglementations en vigueur.

Le système de contrôle interne doit assurer l'identification, l'évaluation et la maîtrise des risques significatifs auxquels l'entreprise est exposée, qu'ils soient opérationnels, financiers ou liés au respect des procédures et réglementations applicables.

Groupe Eurotunnel a retenu une approche basée sur les cinq composantes du contrôle interne ci-après :

L'environnement de contrôle / organisation

Elément 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.

L'évaluation des risques

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.

Les activités de contrôle

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.

L'information et communication

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.

Le pilotage

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.

Il faut souligner que tout système de contrôle interne ne peut toutefois pas donner une garantie absolue que les objectifs cités ci-dessus sont atteints.

b) Le système de contrôle interne de Groupe Eurotunnel

Ce chapitre résume les principaux éléments du système de contrôle interne en vigueur au sein de Groupe Eurotunnel⁽²⁾.

⁽²⁾ 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.

i) Environnement de contrôle

a) *Organisation et responsabilités*

● Structure organisationnelle

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.

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 des opérations financières ;
- 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 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 16.10.3 ci-après.
- 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 c)iii) 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 et du comité de direction des concessionnaires :

- 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 16.10.3 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 2010 et à la date du présent Document de référence, GET SA n'a pas identifié de défaillance majeure de son dispositif de contrôle interne.
- 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 effectue également une revue périodique de l'impact des opérations de Groupe Eurotunnel sur l'environnement.
- 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 vérifie mensuellement l'évolution des taux de change et des taux d'intérêt et l'utilisation d'instruments financiers.
- Le comité des opérations financières vérifie mensuellement le *cash flow*, les liquidités et le respect des accords bancaires.

c) Contrôles relatifs à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Les contrôles en place relatifs à la comptabilité et au reporting financier sont résumés dans cette section.

i) Organisation et systèmes d'information

- La gestion financière est centralisée au sein de la direction financière qui est responsable de 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 du Groupe pour consolidation.

- 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, 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.
 - Des procédures écrites couvrant toutes les opérations de la fonction de la direction financière sont en place.
- ii) Reporting financier
- 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 comptes semestriels et annuels sont préparés sur la base des données extraites du système comptable centralisé SAP.
 - Des contrôles sont en place pour vérifier les principaux comptes de l'actif et du passif :
 - **Stocks** : un programme d'inventaire cyclique est en place et un inventaire annuel est effectué en fin d'année ; les résultats sont mis à jour directement dans SAP et les écritures comptables sont générées automatiquement ;
 - **Immobilisations** : des procédures spécifiques de vérification pour les mouvements d'immobilisations majeurs sont en place ; les pièces réparables sont contrôlées via le système de gestion de stock ;
 - **Actif courant** : un système intégré pour la gestion de la trésorerie et de la comptabilité clients est également en place ; des rapprochements bancaires automatiques sont effectués quotidiennement et sont revus par le management ; les opérations de trésorerie sont vérifiées par le back-office ;
 - **Dettes** : les opérations relatives à la gestion de la dette sont vérifiées par le cash manager ;
 - **Créances et provisions** : 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 comptes consolidés sont préparés sur la base des balances des différentes entités comptables extraites du système comptable SAP.
 - Les ajustements relatifs à la consolidation des comptes sont contrôlés et approuvés par le niveau approprié de management.
 - Les comptabilités financières et analytiques sont intégrées et préparées à partir des mêmes données de base.
 - Le comité d'audit joue un rôle primordial dans la supervision du reporting financier :
 - toute modification des principes et des politiques comptables est revue par le comité ;
 - à chaque clôture des comptes, la direction financière transmet un rapport au comité d'audit sur les principales questions relatives au reporting comptable et financier ;
 - le comité d'audit examine les états financiers 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.

iii) Contrôle des opérations ayant un impact sur les données comptables

Il est essentiel de garantir que des contrôles adéquats sur les opérations générant des écritures comptables sont en place, afin de s'assurer que celles-ci sont exactes et exhaustives.

Revenus opérationnels

- 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, approuvées par le conseil d'administration de GET SA, 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.

Gestion de la paye

- l'organisation en place au sein de la direction des ressources humaines assure une séparation des fonctions pour les étapes majeures du processus de paye (gestion des données personnelles, saisie et validation des éléments variables, établissement de la paye et paiement) ;
- le calcul automatique de la paye 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 par le système SAP.

Gestion des immobilisations

- la comptabilisation automatique des mouvements de stock et des pièces détachées immobilisées est effectuée ;
- des procédures de contrôle et de comptabilisation des acquisitions et des cessions des immobilisations sont en place ;
- les stocks (inventaires tournants et annuels) et les immobilisations majeures sont vérifiés périodiquement.

Gestion de la trésorerie

- 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 ;
- les délégations de pouvoirs et des mandats auprès des banques sont en place pour toutes les opérations de trésorerie.

Systèmes informatiques

- des contrôles sont en place pour assurer la sécurité physique des matériels et logiciels, l'intégrité des données et la continuité des opérations des systèmes informatiques majeurs, incluant le système SAP ;
- chaque application a un sponsor au niveau du comité de direction des concessionnaires qui est le seul 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.

16.10.3 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.

Le processus prévoit une revue annuelle formelle présentée au conseil d'administration de GET SA en fin d'année 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 au Directeur financier. 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).

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 assurent 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.

16.11. Gouvernement d'entreprise

Lors de sa réunion du 4 décembre 2008, le conseil d'administration de GET SA a pris connaissance des recommandations Afep/Medef du 6 octobre 2008 sur la rémunération des dirigeants mandataires sociaux des sociétés cotées. Le conseil d'administration a considéré que ces recommandations s'inscrivent dans la démarche de gouvernement d'entreprise de la société.

En conséquence, le code de gouvernement d'entreprise Afep-Medef ainsi modifié, à savoir le Code Afep/Medef 2008, 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 2008, pour celles des préconisations qui ne sont pas mises en œuvre, les raisons pour lesquelles, elles ne le sont pas.

Le Code Afep/Medef 2008 est disponible sur le site www.eurotunnelgroup.com.

16.12. 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.

CHAPITRE 17 – SALARIES

17.1.	<i>Politique ressources humaines</i>	113
17.1.1	<i>Effectifs ESL/ESGIE</i>	113
17.1.2	<i>Impact territorial des activités de Groupe Eurotunnel en matière d'emploi et de développement régional</i>	114
17.1.3	<i>Organisation du temps de travail, recours au travail temporaire et à la sous-traitance</i>	115
17.1.4	<i>Absentéisme</i>	116
17.1.5	<i>Formation</i>	116
17.1.6	<i>Politique de rémunération et gestion de carrière</i>	116
17.1.7	<i>Insertion des salariés handicapés</i>	117
17.2.	<i>Santé et sécurité</i>	117
17.2.1	<i>Evolution récente</i>	117
17.2.2	<i>Méthodes et moyens mis en œuvre</i>	118
17.2.3	<i>Sécurité au travail</i>	118
17.3.	<i>Dialogue social et évolution de Groupe Eurotunnel</i>	118
17.3.1	<i>Accords collectifs et climat social</i>	118
17.3.2	<i>Traitement des évolutions sociales de Groupe Eurotunnel</i>	119
17.4.	<i>Participations et stock options</i>	119
17.4.1	<i>Options de souscription ou d'achat d'actions</i>	119
17.4.2	<i>Actions attribuées gratuitement</i>	120
17.5.	<i>Participations des salariés</i>	120
17.5.1	<i>Participation des salariés dans le capital de GET SA et de ses filiales</i>	120
17.5.2	<i>Participation des salariés aux résultats</i>	120
17.6.	<i>Œuvres sociales et actions citoyennes</i>	120
17.7.	<i>Europorte</i>	121

17.1. Politique ressources humaines

Groupe Eurotunnel cherche à développer 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 employé à Groupe Eurotunnel, compte tenu de ses qualifications, de son niveau de responsabilité et de ses performances individuelles.

Les effectifs du Groupe sont affectés aux activités exercées dans le cadre de la Concession ou, depuis les opérations de croissance externe de 2009 et 2010, aux activités de transport de fret ferroviaire des sociétés Europorte.

Les membres du personnel dont l'activité est rattachée à la Concession sont essentiellement des salariés d'ESGIE en ce qui concerne la France et d'ESL en ce qui concerne le Royaume-Uni. Ils peuvent également être détachés auprès d'autres sociétés du Groupe. ESGIE et ESL facturent ensuite à chacune des sociétés du Groupe les charges de personnel qui lui incombent. Les salariés relevant des activités de transport de fret ferroviaire sont employés au sein des filiales Europorte. Les cadres dirigeants du Groupe sont salariés de GET SA.

La répartition des effectifs de Groupe Eurotunnel par société est la suivante :

Effectifs Entités	Au 31 décembre 2010		
	France	Royaume-Uni	Total
GET SA	5	–	5
Concession (2 311 salariés)			
ESGIE(*)	1 510	–	1 510
ESL	–	801	801
Europorte (954 salariés)			
Socorail	368	–	368
Europorte France	248	–	248
Europorte Proximité	32	–	32
GB Railfreight	–	306	306
Total	2 163	1 107	3 270

* Les effectifs des établissements européens (quatre personnes) sont repris dans les effectifs ESGIE.

17.1.1 Effectifs ESL/ESGIE

a) Evolution des effectifs et répartition par catégorie et par sexe

L'évolution des effectifs depuis 2009, ainsi que leur répartition par type d'activité, sont les suivantes :

Effectifs Secteur	Au 31 décembre 2010		Au 31 décembre 2009	
	France	Royaume-Uni	France	Royaume-Uni
Division exploitation	563	486	597	500
Division maintenance	636	170	655	171
Autres services	311	145	266	151
Total	1 510	801	1 518 (dont 11 CDD)	822 (dont 0 CDD)

Au 31 décembre 2010, le nombre de salariés permanents, tous pays confondus, s'élevait à 2 311 (2 340 au 31 décembre 2009).

Le personnel féminin représente 27,48 % des effectifs ESGIE/ESL. La proportion du personnel d'encadrement est quant à elle de 25,49 %, soit 589 personnes.

Effectifs au 31 décembre 2010 (y compris CDD)	France		Royaume-Uni	
	Cadres	Non-cadres	Cadres	Non-cadres
Hommes	355	761	105	455
Femmes	85	309	44	197
Total	440	1 070	149	652

L'évolution des effectifs moyens ESGIE/ESL depuis 2009, ainsi que leur répartition par type d'activité, est la suivante :

Effectifs moyens (y compris CDD) Secteur	2010		2009	
	France	Royaume-Uni	France	Royaume-Uni
Division exploitation	570	491	598	500
Division maintenance	650	171	657	173
Autres services	284	148	269	154
Total	1 504	810	1 524	827

b) Recrutement

La politique de recrutement vise à doter le Groupe Eurotunnel des meilleures compétences pour accompagner son développement.

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 en 2010 pour ESGIE/ESL s'est établie dans un contexte contrôlé en adaptant le niveau des effectifs aux justes besoins créés par les activités. 32 personnes ont ainsi été recrutées au cours de l'exercice, soit 4 personnes, dont 1 CDD, au Royaume-Uni et 28 personnes, dont 1 CDD, en France.

c) Licenciement

Au cours de l'année 2010, ESGIE et ESL ont procédé à 15 ruptures de contrats de travail : trois licenciements économiques, sept licenciements pour d'autres causes et cinq fins de contrat pour rupture conventionnelle.

17.1.2 Impact territorial des activités de Groupe Eurotunnel en matière d'emploi et de développement régional

Le Groupe entretient des relations étroites avec les écoles et les universités de la région Nord-Pas de Calais et offre aussi chaque année des possibilités de stages et de contrats d'apprentissage.

En 2010, ESGIE a ainsi accueilli, côté français, 99 stagiaires.

Acteur économique et premier employeur privé local, Eurotunnel traduit en réalisations concrètes sa responsabilité sociale vis-à-vis de ses collaborateurs (comme indiqué au présent chapitre) et de son environnement territorial.

Figurent ci-dessous quelques initiatives nouvelles qui s'ajoutent aux actions lancées précédemment, comme celles inscrites dans la Convention de partenariat signée avec le conseil général du Pas-de-Calais en 2009 (inscription du détroit du Pas-de-Calais au patrimoine mondial de l'Unesco ; réalisation à Sangatte d'un pôle touristique ; construction d'équipements permettant d'accueillir les délégations sportives participants aux Jeux Olympiques de 2012 et organisation de leur transport à travers la Manche...) :

- Groupe Eurotunnel a signé en 2010 le Manifeste de l'Entreprise responsable, dont le préambule dispose que « *L'Entreprise peut assurer et améliorer ses performances économiques tout en respectant les populations et la planète, c'est-à-dire en prenant en compte l'intérêt de toutes les personnes concernées par ses activités ainsi que les nécessités environnementales.* »
- Eurotunnel considère que sa vocation d'aménageur local, comme son soutien au développement des énergies propres participent de sa responsabilité sociale. Aussi a-t-il été décidé que 10 % des recettes issues de l'exploitation du parc éolien en service sur son site de Coquelles depuis le début de l'année 2010 seraient données au Secours Populaire français, charge à cette association de la distribuer prioritairement sous forme de « bons d'énergies ». Un premier don a été effectué le 21 janvier 2011.
- Eurotunnel est le premier sponsor des Championnats internationaux de paracyclisme (qualificatifs pour les Jeux Olympiques de Londres en 2012) organisés dans le Kent en septembre 2010.

17.1.3 Organisation du temps de travail, recours au travail temporaire et à la sous-traitance

Pour les salariés d'ESGIE en France, la durée hebdomadaire du travail peut varier sur toute ou partie de l'année à condition que sur un an cette durée n'excède pas en moyenne 35 heures 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, 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 1 676 heures par an) selon le contrat individuel et les accords avec *Unite*. En 2010, 7 836 heures supplémentaires ont été payées aux salariés d'ESGIE et 24 606 heures supplémentaires ont été payées aux salariés d'ESL.

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.

Plus de 63 % des salariés du Groupe travaillent en cycle continu. Plus d'une centaine de plans de roulements différents existent au sein de l'entreprise pour les salariés en travail de jour ou posté.

6,75 % des salariés d'ESGIE sont à temps partiel, avec une durée de travail mensuel oscillant entre 50 % et 95 % d'un temps plein. 11,74 % des salariés d'ESL sont à temps partiel, avec une durée de travail mensuel oscillant entre 23,33 % et 93,33 % d'un temps plein.

ESL/ESGIE ont recours au travail temporaire principalement dans le cadre de remplacements de salariés absents, pour maladie ou congés, pour un effectif moyen mensuel de 35,54 intérimaires pour ESGIE et 36,73 intérimaires pour ESL.

ESGIE/ESL tendent à faire appel à des sous-traitants pour gérer les activités ne relevant pas du cœur de métier ou nécessitant des compétences spécifiques. L'exécution des missions de sûreté, de nettoyage (notamment industriel), de calage des véhicules et de restauration à bord des Navettes est ainsi confiée à des prestataires.

17.1.4 Absentéisme

L'absentéisme est calculé sur la base des absences à court et moyen termes, à l'exception des absences d'une durée supérieure à trois mois et des congés légaux de maternité.

Absentéisme	ESGIE		ESL	
	2010	2009	2010	2009
Taux	2,55 %	2,52 %	3,18 %	2,89 %

17.1.5 Formation

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 la priorité de Groupe Eurotunnel dans le domaine de la formation.

Le bilan formation d'ESGIE, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2010, permet d'établir que 32 933 heures de formation ont été dispensées, soit 4 705 jours, à 1 226 salariés.

Le montant des dépenses de formation s'élève à 1 295 666 euros (coûts salariaux stagiaires / formateurs et coût des formations réalisées en externe). La part de la formation dispensée par des moyens internes représente 73 % du volume total des formations. 89 % 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 54 % des heures de formation ont été suivies par du personnel des services exploitation, 30 % de la division maintenance et 16 % par les autres services.

Le montant des contributions obligatoires de formation professionnelle continue (CIF / Professionnalisation / DIF) versées en 2010 aux OPCA / OPACIF s'élève à 405 220 euros.

Le bilan formation d'ESL, du 1^{er} janvier au 31 décembre 2010, permet d'établir que 17 401 heures de formation ont également été dispensées, soit 2 486 jours, à 656 salariés. La formation a été dispensée par des moyens internes à hauteur de 77 %. Le montant des dépenses de formation s'élève à 446 302 euros (coûts salariaux stagiaires / formateurs et coût des formations réalisées en externe). Près de 72 % des heures de formation ont été suivies par du personnel des services exploitation, 21 % de la division maintenance et 7 % par les autres services.

17.1.6 Politique de rémunération et gestion de carrière

La politique de rémunération de Groupe Eurotunnel s'attache à valoriser et récompenser de manière équitable la contribution de chacun aux succès de Groupe Eurotunnel.

Dans un contexte économique dégradé, marqué par l'Incendie de septembre 2008, la négociation salariale de janvier 2010 menée côté français n'a pas débouché sur un accord avec les organisations syndicales et la direction a appliqué, par décision unilatérale, une augmentation de 0,90 % des salaires et primes de conditions de travail, à l'exception des membres du comité de direction dont les rémunérations ont été gelées.

La négociation salariale de janvier 2011 menée en France pour ESGIE a permis d'aboutir à un accord avec les organisations syndicales. L'ensemble des salariés d'ESGIE a bénéficié d'une augmentation collective des salaires et primes de conditions de travail, de 1,80 % à compter du 1^{er} janvier 2011.

Au Royaume-Uni, la date de revue et d'augmentation des salaires est fixée au 1^{er} avril. En 2010, la direction a appliqué, par décision unilatérale, une augmentation collective des salaires et primes de conditions de travail de 1,70 %, suite à l'échec des négociations salariales avec *Unite*, qui n'ont pas abouti à un accord.

Le montant de la masse salariale annuelle brute (base brut fiscal) hors effectif des établissements européens et charges sociales en 2010 est de 55 396 402 euros (2009 : 57 888 560 euros), pour ESGIE, et de 24 660 001,55 livres (2009 : 24 935 509 livres), pour ESL.

La gestion prévisionnelle des emplois et compétences s'appuie en France pour les salariés non cadres 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 de la carrière 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 *Unite* en juillet 2007.

Ainsi, 400 salariés d'ESGIE ont bénéficié d'une augmentation autre que l'augmentation collective, au cours de l'année 2010 : 34 au titre de changements de poste ou de fonction, 48 au titre d'augmentations individuelles et 318 au titre de l'application de parcours de métiers. De la même manière, 412 salariés d'ESL ont vu leur rémunération progresser au cours de l'année 2010, hors augmentation collective : 355 dans le cadre du dispositif « *Rate for the job* », 16 à l'occasion de promotions et 41 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 aboutir à une prime maximale de 6 % des salaires annuels de base pour l'ensemble du personnel ESGIE/ESL. Pour l'année 2010, les résultats ont permis d'obtenir le paiement d'un bonus opérationnel de 2,05 % et d'un bonus financier de 1,40 %, soit un bonus général de 3,45 %. 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 basés sur la perception de la qualité de service par les clients. Ce dispositif a permis de verser un intéressement total d'un montant de 776 euros par rapport à un maximum possible de 1 200 euros. Le dispositif légal d'intéressement n'est pas transposable au Royaume-Uni mais les salariés d'ESL bénéficient d'un système de prime collective basé sur les mêmes indicateurs.

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.

17.1.7 Insertion des salariés handicapés

Le taux de salariés handicapés employés en France par ESGIE est de 3,38 % en 2010 (2009 : 3,21 %).

Au Royaume-Uni, même en l'absence de contraintes légales, l'entreprise a mis en œuvre une politique d'opportunités égales qui assure le traitement identique de tout employé ou candidat.

Groupe Eurotunnel entend poursuivre ses efforts en matière d'emploi de salariés handicapés.

17.2. Santé et sécurité

17.2.1 Evolution récente

En 2009 et 2010 les initiatives en matière de maîtrise de la sécurité des systèmes et de sécurité du travail ont été :

- la mise en œuvre du système intégré de gestion des compétences dans les divisions exploitation et maintenance ;
- le renforcement de la formation sécurité destinée au management (principalement managers nouvellement promus et anciens managers) ;

- le développement de formations destinées à améliorer les comportements de sécurité du personnel (formation « *No Percut* » : sur la base d'un jeu pédagogique), créées dans un premier temps pour la division maintenance, puis adaptée et étendue au personnel de l'exploitation. Une formation de gestion des situations de crise s'est déroulée en 2010 pour l'ensemble du personnel travaillant à bord des trains.

17.2.2 Méthodes et moyens mis en œuvre

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. Pour les plus significatifs, les rapports d'enquêtes internes sont transmis 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 :

- l'indicateur de sécurité collective des passagers ;
- l'indicateur de sécurité individuelle des passagers ;
- l'indicateur de sécurité au travail.

17.2.3 Sécurité au travail

Accidents avec arrêt de travail	2010	2009
Taux de fréquence ESGIE/ESL	8,5	6,4
Taux de fréquence contractant	11,8	12,7

Amener la performance sécurité des cocontractants du Groupe à un niveau au moins équivalent au sien, reste une priorité.

17.3. Dialogue social et évolution de Groupe Eurotunnel

17.3.1 Accords collectifs et climat social

a) Accords collectifs

Au 31 décembre 2010, 1 510 salariés d'ESGIE étaient soumis à des accords collectifs. 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.

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.

Des négociations avec les organisations syndicales se tiendront en 2011 en vue de la création d'un comité de groupe.

Au Royaume-Uni, en vertu d'un accord volontaire de représentation syndicale unique signé en 2000 par ESL avec *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.

Les évolutions de la législation sociale ont favorisé l'établissement d'un dialogue social soutenu en France au cours de l'année 2010. Outre les négociations annuelles sur les salaires, des discussions se sont tenues avec les instances représentatives du personnel sur de nombreux thèmes :

- Le renouvellement de l'accord d'intéressement, sujet qui a abouti à la signature d'un accord avec les partenaires sociaux pour une durée de trois ans.

- La gestion des risques psychosociaux qui a fait l'objet d'un accord en mars 2010.
- L'insertion professionnelle et le maintien dans l'emploi des travailleurs handicapés.

Au Royaume-Uni un dossier majeur concernant le financement du fonds de pension qui avait fait l'objet de discussions avec les représentants du personnel tout au long de l'exercice 2009, a abouti à un consensus au mois de mars 2010, sur la mise en place en avril 2010, d'un régime hybride, pour partie à prestations définies et pour partie à cotisations définies qui devrait permettre au fonds de retrouver un équilibre financier à moyen et long terme, tout en maintenant au personnel un système de retraite suffisamment attractif.

Au cours de l'année 2010, et suite à l'échec des négociations avec *Unite*, pour parvenir à un accord sur les salaires au Royaume Uni, ce syndicat a lancé un ballot pour obtenir le mandat de faire grève, sans succès. Le mot d'ordre du syndicat de procéder à une grève du zèle n'a pas été suivi d'effet. Les menaces de grève ont été levées fin décembre 2010.

b) Climat social

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. En outre, un comité d'entreprise européen (*European Works Council*) se réunit au moins une fois par an pour être informé ou consulté sur les questions transnationales relatives à l'activité de l'entreprise.

Un projet d'entreprise baptisé « Agora » avait été lancé en 2007 en vue de mobiliser l'ensemble du personnel dans le cadre du renouveau opérationnel et économique de l'entreprise. Ce projet s'est poursuivi, au travers d'actions spécifiques tournées vers l'amélioration de l'encadrement opérationnel et par la mise en place de plusieurs initiatives destinées à améliorer les conditions de vie au travail ainsi que la prise en compte et la mise en valeur de l'individu au sein de l'entreprise. L'ensemble des actions mises en place au cours de la phase projet ont été pérennisées pour devenir des pratiques durables de gestion du personnel.

En France, une partie de personnel a suivi les mots d'ordre nationaux concernant le mouvement de contestation des nouveaux régimes de retraite. Les participations aux différentes journées de grève nationale ont occasionné la perte de 246 jours de travail, sans impact toutefois sur l'exploitation.

En 2010, suite à l'échec des négociations salariales avec *Unite* sur la rémunération 2010, le syndicat a appelé ses membres à soutenir un mouvement de grève. Ce soutien ne s'est pas matérialisé. Le syndicat a soutenu des actions pour des manifestations limitées (interdiction des heures supplémentaires, grève du zèle) ; cette action est restée limitée dans ses effets et n'a pas interrompu l'exploitation. En décembre 2010, ces divergences ont été résolues et les menaces de grève ont disparu.

17.3.2 Traitement des évolutions sociales de Groupe Eurotunnel

Le Groupe poursuit une politique de gestion dynamique de ses effectifs en recherchant des pistes de productivité et en tirant profit des opérations de développement externe pour optimiser l'utilisation des ressources humaines.

17.4. Participations et stock options

17.4.1 Options de souscription ou d'achat d'actions

Sur autorisation de l'assemblée générale extraordinaire du 26 mai 2010, le conseil d'administration a attribué 1 164 000 options de souscription à 57 cadres du Groupe.

Ces options ont été attribuées à un prix d'exercice de 6,42 euros.

Elles sont assujetties aux conditions de performance internes et externes, suivantes :

- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : (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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2010, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2011 se sera prononcée,
 - pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 se sera prononcée.
- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : la progression de l'Action Ordinaire 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 sera appréciée 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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2010 au 15 juillet 2011,
 - pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2011 au 15 juillet 2012.

17.4.2 Actions attribuées gratuitement

A la date du présent Document de Référence, GET SA a décidé de solliciter à la prochaine assemblée générale les autorisations nécessaires afin de mettre en place un plan d'attribution gratuite d'actions à l'ensemble des salariés du Groupe.

17.5. Participations des salariés

17.5.1 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 Ordinaires GET SA. Ces versements sont majorés d'un abondement de 25 % de la part de l'entreprise. Au 31 décembre 2010, 150 300 Actions Ordinaires GET SA étaient détenues dans le cadre de ce plan, représentant 0,028 % du capital alors en circulation.

17.5.2 Participation des salariés aux résultats

Il n'existe pas d'accord de participation au bénéfice pour le personnel ESGIE, filiale de GET SA, le principe légal étant inopérant. Il en est de même pour le personnel ESL, la législation anglaise ne prévoyant pas la mise en place d'un tel accord.

17.6. Œuvres sociales et actions citoyennes

Le comité d'entreprise, auquel ESGIE verse 0,8 % de sa masse salariale annuelle brute, a perçu au titre de l'année 2010, pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales, une somme de 443 171 euros. ESGIE contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale annuelle brute, au budget de fonctionnement du comité d'entreprise, soit 110 793 euros.

Le *company council*, à qui ESL verse 0,8 % de sa masse salariale brute retraitée, a perçu en 2010, pour le développement et la gestion de ses œuvres sociales, une somme de 186 310 livres. ESL contribue également, à hauteur de 0,2 % de sa masse salariale brute, au budget de fonctionnement du *company council*, soit 46 578 livres.

17.7. Europorte

Europorte recouvre l'ensemble des activités d'opérateur fret ferroviaire et connexes, exercées par la société holding Europorte SAS, ses filiales (Europorte Proximité, Europorte Channel, Europorte France et Socorail en France et GBRf au Royaume-Uni) et Europorte Services.

Au 31 décembre 2010, les effectifs propres à Europorte s'élèvent à 954 personnes dont 648 personnes pour la France et 306 personnes pour le Royaume-Uni. Ces chiffres ne tiennent pas compte du personnel d'Europorte Channel et d'Europorte Services qui est composé exclusivement de salariés détachés d'ESGIE (31 personnes pour Europorte Services et 20 personnes pour Europorte Channel).

Le personnel masculin représente 91,82 % des effectifs d'Europorte (soit 876 personnes). Cette répartition très déséquilibrée s'explique par la spécificité des métiers du ferroviaire.

La proportion du personnel d'encadrement en France est de 6,17 % (soit 40 personnes). Au Royaume-Uni, les salariés sont divisés en deux catégories, le personnel opérationnel (*negotiated staff*) équivalent aux non cadre soit 209 personnes et le personnel « support » (*non negotiated*) soit 97 personnes.

En matière de recrutement, Europorte a embauché au cours de l'année 168 personnes (dont 156 personnes en contrat à durée indéterminée), essentiellement des conducteurs, pour répondre aux besoins liés aux différents démarrages d'activités réalisés en 2010 ainsi que ceux à venir.

Europorte a procédé à 18 ruptures de contrat de travail, dont huit licenciements économiques, cinq licenciements pour d'autres causes et cinq fins de contrat pour rupture conventionnelle.

En ce qui concerne l'organisation du travail, en France, la durée hebdomadaire du travail peut varier sur toute ou partie de l'année mais sans toutefois excéder en moyenne 35 heures, et le plafond de 1 607 heures au cours de l'année. Sur 648 salariés, seuls quatre travaillent à temps partiel, avec une durée de travail mensuelle oscillant entre 50 % et 80 % d'un temps plein. Au Royaume-Uni, le personnel non cadre (*negotiated staff*) ne doit pas dépasser un plafond de 1 826 heures (incluant les congés payés). Sur les 306 salariés, huit travaillent à temps partiel 50 %.

Au 31 décembre 2010, en France, tous les salariés Europorte étaient soumis à des accords collectifs. Les salariés sont représentés par quatre organisations syndicales et relèvent de deux conventions collectives : la convention collective de la Métallurgie Meurthe et Moselle pour Socorail et la convention collective des Voies Ferrées d'Intérêt local pour Europorte France et Europorte Proximité. Pour GBRf, un accord salarial d'une durée de trois ans, du 1^{er} avril 2010 au 31 mars 2013, a été conclu avec ASLEF, pour les équipages et le personnel au sol.

Europorte n'a connu aucun conflit collectif significatif au cours de l'année 2010.

Un des principaux objectifs de la politique ressources humaines de Groupe Eurotunnel pour l'année 2011, sera de tendre à mettre en commun un certain nombre de pratiques en matière de gestion du personnel tout en respectant les activités spécifiques et les particularités nationales de chacune des sociétés. Le Groupe a ainsi créé une structure dédiée à la formation ferroviaire, le Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (« CIFFCO »).

CHAPITRE 18 – PRINCIPAUX ACTIONNAIRES

18.1. Principaux actionnaires

Au cours des trois derniers exercices, la répartition du capital social de GET SA a été la suivante :

	31 décembre 2010	31 décembre 2009	31 décembre 2008
% du capital :			
– individuels	17 %	18 %	34 %
– dépositaires	44 %	35 %	35 %
– institutionnels	39 %	31 %	31 %
Nombre actions	534 211 182	477 063 229	189 841 915

Source : analyse TPI et registre nominatif.

A la date du présent Document de Référence, le capital social de GET SA est composé de 534 211 182 Actions Ordinaires GET SA.

- Par courrier à l'AMF le 13 avril 2010, la société Franklin Resources, Inc. (1 Franklin Parkway, San Mateo, CA 94403-1906, Etats-Unis) agissant pour son compte et celui de ses affiliés, a déclaré avoir franchi en baisse, le 9 avril 2010, les seuils de 5 % du capital et des droits de vote de la société GET SA et détenir 23 802 298 actions GET SA représentant alors 4,99 % du capital et 4,98 % des droits de vote de cette société. Ce franchissement de seuils résulte d'une cession d'actions GET SA sur le marché.
- Par courrier à l'AMF le 26 novembre 2009, complété par un courrier du 27 novembre, 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), avait déclaré détenir indirectement 81 979 099 Actions Ordinaires GET SA représentant 17,20 % du capital et 17,18 % des droits de vote à cette date, sur la base d'un capital alors composé de 476 624 330 Actions Ordinaires GET SA représentant alors 477 304 329 droits de vote théoriques.

Par ailleurs, le déclarant avait précisé détenir des titres donnant accès à terme à des actions à émettre :

- en application des termes du contrat d'émission des bons de souscription d'actions 2008 (visa AMF sous le n° 08-077 en date du 28 avril 2008), The Goldman Sachs Group, Inc., par l'intermédiaire d'Aero, est en droit de recevoir 45 500 Actions Ordinaires GET SA à condition de détenir jusqu'au 6 mars 2011 les 1 001 000 Actions Ordinaires GET SA souscrites lors de l'exercice de ces bons ;
- en application des termes du contrat d'émission des titres subordonnés remboursables en actions (TSRA), The Goldman Sachs Group, Inc., par l'intermédiaire d'Aero, est en droit de recevoir une rémunération complémentaire conditionnelle résultant de la détention jusqu'au 6 mars 2011 de 78 026 402 Actions Ordinaires GET SA reçues en remboursement de ses TSRA ; au choix de GET SA, la rémunération complémentaire conditionnelle consistera en 3 552 336 Actions Ordinaires GET SA existantes ou nouvellement émises, ou leur équivalent en espèces. Le paiement de la rémunération complémentaire conditionnelle interviendra entre le 5^{ème} et le 10^{ème} jour ouvré suivant le 6 mars 2011. Aero s'est contractuellement engagée, sous certaines conditions, à détenir toutes les Actions Ordinaires GET SA, reçues en remboursement de ses TSRA pour une période de 3 ans à compter de l'échéance des TSRA, soit jusqu'au 6 mars 2011 ;
- GSI, contrôlée par The Goldman Sachs Group, Inc. détenait alors des ORA I T3 donnant droit à 136 943 Actions Ordinaires GET SA ;
- The Goldman Sachs Group, Inc., par l'intermédiaire de GSI, détenait 3 366 warrant donnant le droit de recevoir 3 366 actions ordinaires nouvelles émises à l'échéance du 30 décembre 2011.

- Prudential Plc (Laurence Pountney Hill, Londres, EC4R 0HH, Royaume-Uni) avait déclaré à l'AMF, avoir franchi en baisse, le 29 septembre 2009, directement et indirectement par l'intermédiaire de sociétés de gestion qu'elle contrôle (Prudential plc, M&G Group Limited, M&G Limited et M&G Investment Management Limited), les seuils de 5 % du capital et détenir 19 724 991 actions GET SA représentant alors 4,86 % du capital et 4,69 % des droits de vote théoriques à cette date, soit 406 281 851 actions.

Le déclarant a précisé détenir, au 8 octobre 2009, 19 779 539 actions GET SA, soit 4,87 % du capital et 4,70 % des droits de vote de la société.

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 Ordinaires GET SA.

CHAPITRE 19 – OPERATIONS AVEC DES APPARENTES

Le détail des opérations avec les apparentés pour l'année 2010 figure dans le rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés au titre de l'exercice 2010, figurant en annexe II au présent Document de Référence, en note GG des états financiers consolidés et note U des états financier sociaux au chapitre 20, ainsi qu'au chapitre 22 du présent Document de Référence présentant les contrats importants.

CHAPITRE 20 – INFORMATIONS FINANCIERES CONCERNANT LE PATRIMOINE, LA SITUATION FINANCIERE ET LES RESULTATS DE GROUPE EUROTUNNEL

20.1.	<i>Informations financières historiques</i>	126
20.2.	<i>Informations financières pro forma</i>	126
20.3.	<i>Etats financiers annuels</i>	126
20.3.1	<i>Comptes consolidés de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent</i>	126
20.3.2	<i>Comptes sociaux de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010 et le rapport des commissaires aux comptes y afférent</i>	182
20.4.	<i>Vérification des informations financières historiques annuelles</i>	207
20.5.	<i>Date des dernières informations financières</i>	207
20.6.	<i>Informations financières intermédiaires et autres</i>	207
20.7.	<i>Politique de distribution des dividendes</i>	207
20.8.	<i>Procédures judiciaires et d'arbitrage</i>	207
20.8.1	<i>Procédures liées à la Procédure de Sauvegarde</i>	207
20.8.2	<i>Impact sur la situation financière et la rentabilité de Groupe Eurotunnel</i>	210
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>	211
20.11.	<i>Honoraires des commissaires aux comptes</i>	212

20.1. Informations financières historiques

Les informations financières présentées dans le présent Document de Référence (en section 20.3), ou incluse 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 faîtière, qui détient FM, CTG, Europorte et leurs 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 2010 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 2010	127
Compte de résultat consolidé	129
Etat du résultat global consolidé	129
Bilan consolidé	130
Tableau de variation des capitaux propres consolidé	131
Tableau de flux de trésorerie consolidé	132
Notes annexes	134
A. Evénements importants	134
B. Principes de préparation, principales règles et méthodes comptables	135
C. Périmètre de consolidation	143
D. Regroupements d'entreprise	145
E. Information sectorielle	147
F. Chiffre d'affaires	147
G. Autres produits	147
H. Effectifs et charges de personnel	148
I. Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants	148
J. Autres produits et (charges) opérationnels	149
K. Coût de l'endettement financier brut	149
L. Autres produits et (charges) financiers	150
M. Charge d'impôt	150
N. Bénéfice / (perte) par action	152
O. Immobilisations incorporelles et goodwill	153
P. Immobilisations corporelles	153
Q. Participations	155
R. Actifs et passifs financiers	156
S. Capital social et Bons 2007	159
T. Variation des capitaux propres	161
U. Autres instruments de capitaux propres et assimilés	161
V. Paiements fondés sur des actions	164
W. Avantages postérieurs à l'emploi	165
X. Dettes financières	169
Y. Risques financiers	174
Z. Juste valeur des actifs et passifs financiers	178
AA. Litiges non-provisionnés	179
BB. Provisions	179
CC. Dettes d'exploitation et autres passifs	179
DD. Engagements hors bilan	180
EE. Contrats de location simple	180
FF. Honoraires des commissaires aux comptes	180
GG. Parties liées	180
HH. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice	181

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010

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 2010 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

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants.

Regroupements d'entreprises

Dans le cadre de sa stratégie de développement de son activité d'opérateur de fret ferroviaire, Groupe Eurotunnel a acquis des entités de fret ferroviaire en France et au Royaume-Uni, qui sont consolidées respectivement depuis les 1^{er} janvier et 28 mai 2010. Ces opérations de croissance externe ont conduit Groupe Eurotunnel à mettre en œuvre la norme IFRS 3 révisée, selon les modalités décrites dans la note B.3.i de l'annexe. Nous avons vérifié la correcte application de la présente norme et nous sommes assurés que les notes B.3.i et D de l'annexe donnent des informations appropriées relatives à ces acquisitions.

Indemnités d'assurance à recevoir consécutives à l'incendie de septembre 2008

La note A.1 de l'annexe relative aux conséquences de l'incendie de septembre 2008 décrit notamment la couverture d'assurance du Groupe, le contexte auquel il est confronté à la suite d'une procédure initiée par les Réseaux à l'encontre des assureurs de première ligne et les actions entreprises par Groupe Eurotunnel afin de faire valoir ses droits. Cette note souligne également que dans le contexte actuel, le Groupe n'a pas comptabilisé en 2010 d'indemnités d'assurance à recevoir complémentaires au titre de ses pertes d'exploitation. Nous nous sommes assurés du caractère raisonnable de l'estimation retenue par le Groupe en 2010 en matière d'indemnités d'assurance à recevoir et du caractère appropriée de l'information donnée à la note A.1 de l'annexe.

Evaluation des immobilisations en concession

En application des principes comptables décrits dans la note B.3.v de l'annexe et conformément à la note P de cette même annexe, 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 de renouvellement, ainsi que les principales hypothèses et paramètres utilisés. Nous avons également vérifié que la note P de l'annexe donne une information appropriée. Ces estimations reposent sur des hypothèses qui ont par nature un caractère incertain, les réalisations étant susceptibles de différer parfois de manière significative des données prévisionnelles utilisées.

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 3 mars 2011

Courbevoie, le 3 mars 2011

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Mazars

Fabrice Odent
Associé

Philippe Cherqui
Associé

Thierry de Bailliencourt
Associé

Jean-Marc Deslandes
Associé

Compte de résultat consolidé

En milliers d'euros	Note	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Chiffre d'affaires(*)	F	736 582	571 133
Autres produits	G	–	69 200
Total produits d'exploitation		736 582	640 333
Achats et charges externes(*)		(234 842)	(195 255)
Charges de personnel(*)	H,I	(165 711)	(120 051)
Dotation aux amortissements	O,P	(156 249)	(163 905)
Résultat opérationnel courant		179 780	161 122
Autres produits opérationnels	J	17 583	13 033
Autres charges opérationnelles	J	(7 505)	(12 826)
Résultat opérationnel		189 858	161 329
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie		6 898	2 974
Coût de l'endettement financier brut	K	(254 935)	(195 118)
Coût de l'endettement financier net		(248 037)	(192 144)
Autres produits financiers	L	12 356	42 722
Autres charges financières	L	(10 543)	(10 248)
Charge d'impôt	M	(436)	(228)
Résultat de l'exercice : (perte) / bénéfice		(56 802)	1 431
Résultat : part du Groupe		(56 800)	1 564
Résultat : part des minoritaires	T	(2)	(133)
Résultat par action (en euros)	N	(0,12)	0,01
Résultat par action après dilution (en euros)	N	(0,11)	n/s

* Pour l'impact d'entrée dans le périmètre des entités nouvellement acquises, voir note D.3 ci-dessous.

Etat du résultat global consolidé

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Ecart de conversion	(56 179)	(113 124)
Variation de la valeur de marché des instruments de couverture de taux(*)	(117 489)	179 697
(Perte) / bénéfice net enregistré directement en capitaux propres	(173 668)	66 573
(Perte) / bénéfice de l'exercice – part du Groupe	(56 800)	1 564
(Perte) / bénéfices comptabilisés – part du Groupe	(230 468)	68 137
Bénéfices / (pertes) comptabilisés – part des minoritaires	3	(734)
Total des (pertes) / bénéfices comptabilisés	(230 465)	67 403

* Coupons courus inclus.

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Bilan consolidé

En milliers d'euros	Note	31 décembre 2010	31 décembre 2009
ACTIF			
Ecarts d'acquisition	O	16 463	–
Immobilisations incorporelles	O	12 673	–
Total des immobilisations incorporelles		29 136	–
Immobilisations mises en Concession	P	6 644 299	6 759 173
Immobilisations propres	P	46 933	3 917
Total des immobilisations corporelles		6 691 232	6 763 090
Actifs financiers non courants			
Participations	Q	5	10 450
Autres actifs financiers	Y	2 344	1 847
Total des actifs non courants		6 722 717	6 775 387
Stocks		1 419	–
Clients et comptes rattachés	R,Y	80 438	46 499
Autres créances	R,Y	62 465	86 487
Autres actifs financiers	R,Y	458	9 312
Trésorerie et équivalents de trésorerie	R,Y	316 323	251 226
Total des actifs courants		461 103	393 524
Total de l'actif		7 183 820	7 168 911
PASSIF			
Capital social	S	213 684	190 825
Primes d'émission	S	1 812 316	1 780 896
Réserves	T	606 964	582 169
Autres instruments de capitaux propres et assimilés	T,U	–	215 357
Résultat de l'exercice	T	(56 800)	1 564
Ecart de conversion	B.2i,T	244 248	300 427
Capitaux propres – part du Groupe		2 820 412	3 071 238
Intérêts minoritaires	T	–	48
Total des capitaux propres		2 820 412	3 071 286
Engagements de retraite	W	29 813	17 710
Dettes financières	R,X	3 753 824	3 651 467
Autres dettes financières	R,Y	992	1 404
Instruments dérivés de taux	R,X	392 271	274 782
Total des passifs non courants		4 176 900	3 945 363
Provisions	BB	8 744	5 883
Dettes financières	R,X	4 815	10 246
Autres dettes financières	R,Y	472	443
Dettes d'exploitation	R,CC	146 719	112 875
Dettes diverses et produits constatés d'avance	R,CC	25 758	22 815
Total des passifs courants		186 508	152 262
Total des passifs et capitaux propres		7 183 820	7 168 911

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableau de variation des capitaux propres consolidé

En milliers d'euros	Capital social	Primes d'émission	Réserves consolidées	Autres instruments de capitaux propres et assimilés	Résultat de l'exercice et report à nouveau	Ecart de conversion	Part du Groupe	(*) Intérêts minoritaires	Total
1 janvier 2009	75 937	1 136 128	148 253	1 226 319	43 595	407 697	3 037 929	2 700	3 040 629
Transfert en réserves consolidées			36 252		(36 252)		-		-
Paie ment de dividende					(7 343)		(7 343)		(7 343)
Fusion-absorption de TNU SA	71	929	(4 936)			5 854	1 918	(1 918)	-
Frais sur fusion-absorption de TNU SA		(929)					(929)		(929)
Conversion anticipée des Bons 2007	41 401		(41 401)				-		-
Frais d'augmentation de capital		(637)	(7 740)				(8 377)		(8 377)
Rachat partiel des ORA I			1 472	(29 422)			(27 950)		(27 950)
Reclassement relatif au remboursement des ORA I T1		(87 580)	87 580				-		-
Reclassement des frais relatif aux rachats et remboursements des ORA en 2008			(79 482)	79 482			-		-
Remboursement contractuel des ORA I T2	9 550		74 097	(83 406)			241		241
Paie ment des intérêts sur ORA en juillet 2009			(11 483)	12 719			1 236		1 236
Remboursement partiel anticipé des ORA I T3	27 401		227 395	(249 219)			5 577		5 577
Remboursement contractuel partiel des TSRA	36 465	732 139	(27 488)	(741 116)			-		-
Ajustement réserve spéciale		846	(846)				-		-
Acquisition / vente d'actions propres			799				799		799
Résultat de l'exercice					1 564		1 564	(133)	1 431
Profit / (bénéfice) net enregistré directement en capitaux propres			179 697			(113 124)	66 573	(601)	65 972
31 décembre 2009	190 825	1 780 896	582 169	215 357	1 564	300 427	3 071 238	48	3 071 286
Transfert en réserves consolidées			1 564		(1 564)		-		-
Paie ment de dividende (note T)			(18 490)				(18 490)		(18 490)
Fusion-absorption de TNU PLC (notes C et T)	180	3 135					3 315	(51)	3 264
Frais sur fusion-absorption de TNU PLC		(1 175)					(1 175)		(1 175)
Frais d'augmentation de capital		(513)					(513)		(513)
Remboursement contractuel des ORA I T3 (note U.1)	21 190		164 244	(185 139)			295		295
Remboursement contractuel des TSRA (note U.2)	1 489	29 906	(1 177)	(30 218)			-		-
Variation périmètre(**)			(818)				(818)		(818)
Paie ments fondés sur des actions (stock options) (note V)			239				239		239
Ajustement réserve spéciale (note T)		67	(67)				-		-
Acquisition / vente d'actions propres			(3 211)				(3 211)		(3 211)
Résultat de l'exercice					(56 800)		(56 800)	(2)	(56 802)
Profit / (perte) net enregistré directement en capitaux propres			(117 489)			(56 179)	(173 668)	5	(173 663)
31 décembre 2010	213 684	1 812 316	606 964	-	(56 800)	244 248	2 820 412	-	2 820 412

* Voir note T ci-dessous.

** Variation de la situation nette des entités Europorte acquises au titre de la période entre la date du regroupement d'entreprises, soit le 30 novembre 2009, et la date de leur première consolidation, soit le 1^{er} janvier 2010 (voir note D ci-dessous).

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Tableau de flux de trésorerie consolidé

En milliers d'euros	Note	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Résultat de l'exercice : (perte) / bénéfice		(56 802)	1 431
Charge d'impôt		436	228
Autres produits financiers		(1 813)	(32 474)
Coût de l'endettement financier net		248 037	192 144
Autres produits opérationnels		(10 078)	(207)
Dotations aux amortissements		156 249	163 905
Résultat opérationnel courant avant amortissements		336 029	325 027
Ajustement de taux(*)		(1 349)	1 195
Variation des stocks		168	-
Variation des créances courantes		13 766	(38 892)
Variation des dettes courantes		4 854	(11 391)
Variation de trésorerie courante		353 468	275 939
Autres charges opérationnelles		3 388	5 391
Impôts décaissés		(456)	18
Flux de trésorerie lié aux activités opérationnelles		356 400	281 348
Achats d'immobilisations		(49 905)	(40 615)
Ventes d'immobilisations		2 368	132
Remboursement au titre de l'indemnisation du matériel roulant		5 719	10 000
Acquisition de titres de participation	D	(32 409)	(19 342)
Trésorerie nette apportée par les filiales entrées dans le périmètre de consolidation	D	3 751	-
Flux de trésorerie net lié aux activités d'investissement		(70 476)	(49 825)
Dividende versé		(18 490)	(7 343)
Frais imputés sur la prime d'émission		(1 575)	(9 237)
Rachats des actions propres		(2 886)	(9 616)
Remboursement et rachat partiel des ORA		-	(29 696)
Intérêts versés sur les ORA		(5 712)	(18 088)
Intérêts versés sur l'Emprunt à Long Terme		(151 622)	(165 697)
Intérêts versés sur les contrats de couverture de taux		(53 896)	(35 286)
Intérêts reçus sur trésorerie et équivalents de trésorerie		8 920	2 845
Intérêts reçus sur autres dettes		38	162
Produits de ventes des actions propres		(300)	10 400
Flux de trésorerie net lié aux activités de financement		(225 523)	(261 556)
Variation de trésorerie		60 401	(30 033)

* 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	2010	2009
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 1 ^{er} janvier		251 226	275 908
Variation de trésorerie		60 401	(30 033)
Variation des intérêts		88	1
Incidence des variations des taux de change		4 608	5 350
Trésorerie et équivalents de trésorerie au 31 décembre	R.3	316 323	251 226

Les notes annexes font partie intégrante des états financiers consolidés.

Notes annexes

Le terme « Groupe Eurotunnel SA » ou « GET SA » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. GET SA, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe. Ses actions sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris et sur le *London Stock Exchange*.

Le terme « Groupe » ou « Groupe Eurotunnel » concerne l'ensemble économique composé de Groupe Eurotunnel SA et de ses filiales.

Les activités principales du Groupe sont la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe, selon les termes de la Concession et le développement de l'activité de fret ferroviaire. La Concession expire en 2086.

A. Evénements importants

A.1 Conséquences de l'Incendie de septembre 2008

La police d'assurance du Groupe couvrant les dommages matériels et les pertes d'exploitation à hauteur de 900 millions d'euros, est composée de deux lignes distinctes : une première ligne de couverture de 200 millions d'euros placée en France et une deuxième ligne de 700 millions d'euros placée sur le marché londonien. La période d'indemnisation de la perte d'exploitation à la suite de l'incendie était de 24 mois, et expirait donc en septembre 2010.

Les Réseaux (BRB et SNCF), utilisateurs de l'infrastructure du Tunnel sous la manche, ne bénéficient de l'assurance souscrite par le Groupe que pour les seuls dommages matériels occasionnés au Tunnel. Néanmoins, les compagnies d'assurance du Groupe ont reçu des Réseaux une demande d'indemnisation au titre de l'incendie du 11 septembre 2008 portant sur leurs propres pertes d'exploitation, les Réseaux estimant que les assureurs du Groupe devraient également les indemniser à ce titre.

De ce fait, Eurostar UK Limited (« EUKL », en évoquant les droits de BRB) et la SNCF ont engagé une procédure à l'encontre des assureurs de première ligne et obtenu ex parte et sur requête en référé (non contradictoire et en l'absence des autres parties) une ordonnance du TGI de Paris en date du 13 mai 2009 leur ordonnant de « réserver dans leurs comptes – sur la somme de 200 millions d'euros correspondant au montant total de la garantie de la police – la somme de 48 millions d'euros au bénéfice des sociétés SNCF et EUKL » en attendant une décision sur le fond (sur le droit à l'indemnité). Cette somme correspond à l'estimation non contradictoire par les réseaux de leurs propres pertes d'exploitation. Cette ordonnance a été notifiée aux assureurs le 20 mai 2009.

Eurotunnel a initié en avril 2010 un recours devant un Tribunal arbitral en vue de faire reconnaître qu'Eurotunnel n'a pas d'obligation au titre du contrat d'usage d'assurer les Réseaux pour leurs pertes d'exploitation et que ces derniers n'ont pas contribué à la prime relative à la couverture des pertes d'exploitation au titre des polices d'assurances du Groupe.

Le tribunal arbitral est constitué, et la décision est attendue à la fin de 2011.

La procédure en cours entre EUKL/SNCF et les compagnies d'assurance n'impliquait pas Groupe Eurotunnel qui n'était pas partie à cette procédure, mais Eurotunnel a décidé en juillet 2010 d'intervenir volontairement dans cette procédure avec une demande que le tribunal se déclare incompétent sur deux questions fondamentales et sursoit à statuer en attendant que ces questions soient tranchées par un tribunal arbitral. Par décision du 10 janvier 2011, le juge de la mise en état du TGI de Paris a suspendu les deux procédures (SNCF et Eurostar contre les assureurs) jusqu'à ce que la sentence arbitrale soit rendue.

Par ailleurs le TGI de Paris a également ordonné en 2009 la mise sous séquestre d'une somme de 11 millions d'euros réclamée par Groupe Eurotunnel aux assureurs de la première ligne jusqu'à décision sur le fond. Les Réseaux ayant confirmé limiter leur réclamation à 48 millions d'euros, Eurotunnel a demandé la libération de ces 11 millions d'euros à son profit. Cette dernière est intervenue le 17 février 2011.

Ces actions ne remettent pas en cause le principe d'indemnisation des pertes et dommages supportés dans le cadre du sinistre mais retardent les remboursements attendus des assureurs de la première ligne.

Le Groupe avait reçu un total de 141 millions d'euros de remboursements de la première ligne au 31 décembre 2009, et n'a pas perçu de remboursement de la première ligne en 2010.

Au cours de l'exercice, Groupe Eurotunnel a encaissé 16 millions d'euros d'indemnités de la part des assureurs de la deuxième ligne, portant ainsi le montant des indemnités d'assurance payées par ses assureurs à 157 millions d'euros au 31 décembre 2010. Eurotunnel a obtenu un accord complémentaire de paiement des assureurs de la deuxième ligne sur diverses réclamations à hauteur d'environ 7 millions d'euros qui ont été payés début 2011.

Eurotunnel a engagé et se réserve d'engager toutes les actions appropriées afin de percevoir l'intégralité des indemnités dues au titre du préjudice couvert par les polices d'assurance.

L'activité de l'année 2010 a continué d'être affectée par les conséquences de l'incendie du 11 septembre 2008, essentiellement sur l'activité Navettes Camion. Toutefois, dans le contexte décrit ci-dessus, Eurotunnel n'a pas comptabilisé en 2010 d'indemnités d'assurance à recevoir complémentaires au titre de ses pertes d'exploitation.

A.2 Opérations financières et simplification de la structure du Groupe

Au cours de l'exercice 2010, le Groupe a procédé :

- au remboursement contractuel final des ORA I Tranche 3 en juillet 2010 (voir note U.1 ci-dessous), et
- au remboursement contractuel final des TSRA le 6 septembre 2010 (voir note U.2 ci-dessous).

A la suite de ces opérations le Groupe a poursuivi la simplification de sa structure juridique avec la fusion-absorption de TNU PLC et d'EGP par GET SA (voir note C ci-dessous).

A.3 Acquisition de la société GB Railfreight le 28 mai 2010

Le 28 mai 2010, le Groupe a conclu l'acquisition de la société GB Railfreight Limited (GBRf) pour un montant de 25,7 millions de livres (équivalent à 30,1 millions d'euros) (voir note D.2 ci-dessous).

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 2010. 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 3 mars 2011, 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^{er} 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.

Les normes et interprétations suivantes sont devenues applicables pour le Groupe au 1^{er} janvier 2010 :

- les normes révisées IFRS 3R « Regroupements d'entreprises » et IAS 27R « Etats financiers consolidés et individuels » : ces normes ont été appliquées pour comptabiliser au 1^{er} janvier 2010 les regroupements d'entreprises relatifs à l'entrée dans le périmètre des nouvelles filiales de fret ferroviaire acquises (voir note D ci-dessous) ;
- l'amendement à IAS 39 concernant les éléments éligibles à la couverture, l'amendements IFRS 2 relatifs aux transactions *cash-settled* intra-groupe, l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de services », l'interprétation IFRIC 15 « Contrats de construction de biens immobiliers », l'interprétation IFRIC 16 « Couverture d'un investissement net dans une activité à l'étranger », l'interprétation IFRIC 17 « Distribution d'actifs non monétaires aux propriétaires » et l'interprétation IFRIC 18 « Transferts d'actifs provenant de clients » : ces amendements et interprétations n'ont pas eu d'impact sur les résultats du Groupe ni sur sa situation financière.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations publiées par l'IASB et adoptées par l'Union européenne et qui ne deviendront applicables pour le Groupe qu'à compter du 1^{er} janvier 2011 :

- la norme révisée IAS 24 « Information relative aux parties liées », et
- l'amendement à IAS 32 « Classement des droits de souscription émis » et à IFRS 1 « Exemption limitée à la présentation d'information comparatives relatives à IFRS 7 ».

Le Groupe n'anticipe pas d'impact significatif de l'application de ces normes et interprétations à compter du 1^{er} janvier 2011.

Enfin, le Groupe n'a pas appliqué par anticipation les normes et interprétations publiées par l'IASB et toujours soumises au processus d'adoption par l'Union européenne. Le Groupe n'anticipe pas que ces normes, amendements et interprétations d'application non obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2010 et applicables de manière anticipée aient un impact significatif sur ses résultats et sa situation financière.

i. Taux de change

Les comptes sociaux de GET SA et les comptes consolidés de GET SA sont préparés en euros.

Les comptes 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 capital, les primes d'émission, le report à nouveau, ainsi que les immobilisations mises en Concession et les amortissements 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, 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 2010 et 2009 ont été les suivants :

€/£	2010	2009
Taux de clôture	1,162	1,126
Taux moyen	1,169	1,119

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.

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 O et P), l'évaluation de la situation fiscale (voir note M), certains éléments de la valorisation des instruments financiers (voir note Z), et l'évaluation des indemnités d'assurance à recevoir des assureurs à la suite de l'Incendie de septembre 2008 (voir note A.1 ci-dessus).

B.3 Principales règles et méthodes comptables

i. Regroupement d'entreprises et goodwill

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. Partage des coûts et des revenus des Concessionnaires

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 immobilisations mises en Concession sont partagées de manière égale entre les Concessionnaires.
- 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.

iii. Immobilisations incorporelles

Ecart d'acquisition

Les écarts d'acquisition font l'objet d'un test de perte de valeur annuel. La valeur recouvrable est calculée pour l'unité génératrice de trésorerie (UGT) à laquelle peut être rattaché le goodwill. Au sein du Groupe Eurotunnel, chaque secteur d'activité représente une UGT. Toutefois, dans certains cas, l'UGT pourra être constituée d'une entité juridique opérationnelle seule.

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 et 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.

Immobilisations incorporelles relatives aux contrats commerciaux

Ces immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire sur la durée de vie estimée des contrats commerciaux.

iv. 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 :

	Concession	Europorte
Tunnels	Concession(*)	n/a
Terminaux et terrains afférents	10 ans à Concession(*)	Durée de contrat / 20 ans
Equipements fixes et autres matériels	5 ans à Concession(*)	3 à 10 ans
Matériels roulants	5 à 60 ans	5 à 35 ans
Terrains propres	non amortis	–
Equipements de bureaux	3 à 10 ans	3 à 10 ans

* La Concession expire en 2086.

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.

v. Dépréciation des actifs corporels

La valeur des actifs est revue à chaque clôture des comptes afin d'apprécier s'il existe un indice quelconque montrant que l'actif a pu voir sa valeur significativement modifiée. 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 actuelle. La valeur actuelle est la valeur la plus élevée de la valeur vénale ou de la valeur d'usage. La valeur d'usage est calculée à partir des estimations des flux de trésorerie futurs attendus de la Concession considérés dans leur ensemble et actualisés avec un taux reflétant la valeur temps et les risques spécifiques à l'actif immobilisé. Si la valeur actuelle d'un actif immobilisé devient inférieure à sa valeur nette comptable, cette dernière est ramenée à la valeur actuelle par le biais d'une dépréciation.

vi. 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.

vii. 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.

viii. 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 la 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.

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.

Passifs financiers

Les passifs financiers comprennent au titre de la norme IAS 39 :

- les emprunts et concours bancaires ;
- les dérivés passifs.

Emprunts

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur diminuée des coûts de transaction, puis au coût amorti selon 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.

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.

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 financiers.

Couverture du flux financiers : les instruments dérivés dont l'objectif est de couvrir le taux flottant de la dette sont considérés comme des instruments de couverture de flux financiers. 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 de laquelle l'élément couvert affecte le résultat. Les instruments de couverture de taux d'intérêt, présentés dans la note X 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.

ix. Obligations remboursables en actions (ORA)

Les instruments financiers composés émis par le Groupe comprennent les obligations remboursables en actions (remboursement en un nombre déterminé d'actions). Les ORA ont été remboursées automatiquement en actions de GET SA sans que les porteurs puissent en exiger le remboursement en espèces.

La composante « passif » de l'instrument financier composé est initialement comptabilisée à la juste valeur qu'aurait un passif analogue remboursable en espèces. La composante « capitaux propres » initialement comptabilisée correspond à la différence entre la juste valeur de l'instrument financier composé dans sa globalité et la juste valeur de la composante « passif ». Les coûts de transaction directement attribuables sont affectés aux composantes « passif » et « capitaux propres » au prorata de leur valeur comptable initiale.

Après sa comptabilisation initiale, la composante « passif » de l'instrument financier composé est évaluée au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif. La charge de désactualisation de ces coupons est comptabilisée en charge. La composante « capitaux propres » de l'instrument financier composé n'est pas réévaluée après sa comptabilisation initiale.

x. Bons de souscriptions d'actions (Bons 2007)

Les bons de souscription d'actions émis le 28 juin 2007 sont comptabilisés à leur valeur d'attribution dans la mesure où les critères de déclenchement reposent sur des valeurs non financières et spécifiques à l'émetteur comme indiqué en note S.2 ci-dessous.

xi. Titres Subordonnés Remboursables en Actions (TSRA)

Les TSRA, émis le 6 mars 2008, ont été remboursés, conformément à leurs conditions contractuelles, en un nombre déterminé d'actions de GET SA sans que les porteurs puissent en exiger le remboursement en espèces.

Les conditions contractuelles des TSRA donnaient à GET SA l'option de payer la rémunération des TSRA en actions de GET SA, ce qui a été fait au cours de l'exercice 2009.

En l'absence d'obligation contractuelle de remettre de la trésorerie en règlement des intérêts, les TSRA ont été initialement comptabilisés pour la totalité de leur valeur nominale d'émission en instruments de capitaux propres. De ce fait, ils n'ont pas donné lieu à une réévaluation après leur comptabilisation initiale.

Les coûts directement attribuables à l'émission des TSRA ont été imputés en diminution des capitaux propres.

xii. Paiements en actions

Les options de souscriptions d'actions sont comptabilisées selon la norme IFRS 2. Les options sont évaluées à la date d'attribution par le modèle Binomial 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.

xiii. Actions propres

Les actions de la société mère 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.

xiv. 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.

xv. 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 sont comptabilisés en « produits constatés d'avance ».

xvi. 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).

xvii. 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.

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'usage.

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.

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 sur la base d'évaluations fournies par les contreparties financières.

Dettes financières

La juste valeur des dettes financières est déterminée, pour les besoins de l'information en annexe, sur la base d'une hiérarchie de juste valeur (voir note X ci-dessous).

Paiements fondés sur des actions

La juste valeur des plans de stock-options est déterminée en appliquant le modèle binomial 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.

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.

Les sociétés incluses dans le périmètre de consolidation GET SA au 31 décembre 2009 et au 31 décembre 2010 sont les suivantes :

	Pays d'immatriculation des sociétés	31 décembre 2010		31 décembre 2009	
		% d'intérêts	% de contrôle	% d'intérêts	% de contrôle
Groupe Eurotunnel SA (GET SA)	France	Société holding	Société holding	Société holding	Société holding
Eurotunnel Group UK PLC (EGP)	Angleterre	–	–	100	100
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
Europorte SAS	France	100	100	100	100
Europorte Channel SAS	France	100	100	100	100
Europorte France SAS(**)	France	100	100	–	–
Europorte Proximité SAS	France	100	100	–	–
Socoraïl SAS	France	100	100	–	–
Europorte Services SAS(***)	France	100	100	100	100
GB Railfreight Limited	Angleterre	100	100	–	–
Euroscos SAS(****)	France	100	100	–	–
Eurotunnel SE	Belgique	100	100	100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS (CIFFCO)(****)	France	100	100	–	–
TNU PLC	Angleterre	–	–	99,32	100
Eurotunnel Finance Limited (EFL)	Angleterre	100	100	99,46	100
Eurotunnel Services GIE (ESGIE)	France	100	100	99,97	100
Eurotunnel Services Limited (ESL)	Angleterre	100	100	100	100
EurotunnelPlus GmbH(*)	Allemagne	100	100	100	100
EurotunnelPlus Limited(*)	Angleterre	100	100	100	100
Gamond Insurance Company Limited (GICL)	Guernesey	100	100	100	100
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS(*)	France	100	100	100	100
Cheriton Leasing Limited, Cheriton Resources 1, 2, 3, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 15, 16 Limited(*)	Angleterre	100	100	99,32	100
Cheriton Resources 12 et 14 Limited	Angleterre	100	100	99,32	100
Eurotunnel Agent Services Limited(*)	Angleterre	100	100	99,32	100
Eurotunnel Developments Limited(*) (EDL)	Angleterre	100	100	99,32	100
Eurotunnel Trustees Limited(*) (ETRL)	Angleterre	100	100	100	100
Eurotunnel Financial Services Limited	Angleterre	100	100	100	100
GET Rail Limited(****)	Angleterre	100	100	–	–
Le Shuttle Limited(*)	Angleterre	100	100	99,32	100
London Carex Limited(*)	Angleterre	100	100	99,32	100
Orbital Park Limited(*) (OPL)	Angleterre	100	100	99,32	100

* Les sociétés indiquées n'ont pas eu d'activité significative en 2010.

** Europorte Link SAS a fusionné avec Europorte France SAS par voie d'absorption le 25 octobre 2010.

*** La dénomination sociale d'Eurotunnel Participations 1, a été modifiée pour devenir Europorte Services le 12 février 2010.

****Nouvelles sociétés créées en 2010 : Euroscos SAS immatriculée le 31 décembre 2010, Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale SAS immatriculée le 17 novembre 2010, et GET Rail Limited immatriculée le 22 octobre 2010.

Toutes les sociétés ci-dessus sont consolidées par intégration globale au 31 décembre 2010.

Simplification de la structure du Groupe

Les assemblées générales des actionnaires de GET SA, TNU PLC et d'EGP du 26 mai 2010 et du 21 septembre 2010 ont approuvé la fusion-absorption d'EGP et de TNU PLC par GET SA.

La fusion-absorption de TNU PLC par GET SA a conduit à l'émission de 450 000 actions ordinaires GET SA nouvelles en rémunération de la fusion (voir notes S.1et T ci-dessous).

D. Regroupements d'entreprise

D.1 Acquisition des nouvelles filiales françaises de fret ferroviaire

Les quatre filiales de fret ferroviaire acquises par le Groupe le 30 novembre 2009 (Europorte France, Europorte Link, Europorte Proximité et Socorail), sont consolidées à compter du 1^{er} janvier 2010.

Cette acquisition s'inscrit dans la stratégie de développement du Groupe, fondée sur la gestion des infrastructures et le ferroviaire. Elle vise à renforcer la position du Groupe sur des marchés de fret ferroviaire à potentiel et à développer le trafic fret ferroviaire transitant par le tunnel sous la Manche.

Au cours de l'exercice, le Groupe a payé un montant de 2 279 milliers d'euros au titre de l'ajustement du prix contractuel pour l'acquisition de ces filiales.

La contribution de ces entités acquises au chiffre d'affaires et au résultat opérationnel courant du Groupe est, respectivement, de 57 millions d'euros et d'une perte de 5 millions d'euros.

En milliers d'euros	Valeur historique à la date d'acquisition	Valeur d'entrée dans le Groupe
Immobilisations corporelles	38 799	35 518
Autres actifs non courants	418	418
Total des actifs non courants	39 217	35 936
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 065	5 065
Autres actifs courants	23 610	23 610
Total des actifs courants	28 675	28 675
Total de l'actif	67 892	64 611
Provisions et autres passifs	(32 199)	(39 111)
Total des passifs	(32 199)	(39 111)
Ecart d'acquisition négatif		(12 771)
Coût total de l'acquisition		12 729

Au cours du deuxième semestre 2010, le Groupe a finalisé ses travaux d'évaluation d'actifs et passifs acquis à la juste valeur. Ces travaux ont conduit le Groupe à revoir la valeur d'utilité du parc de locomotives et à constater des provisions pour risques et charges complémentaires notamment pour contrats déficitaires.

L'écart d'acquisition négatif, qui représente la différence entre le coût de l'acquisition et la juste valeur des actifs et passifs acquis, est comptabilisé en « autres produits opérationnels ».

Les frais d'acquisition sont comptabilisés en 2010 et 2009 en « autres charges opérationnelles » pour un montant de 1 706 milliers d'euros (voir note J ci-dessous).

D.2 Acquisition de GB Railfreight Limited (GBRf)

Le 28 mai 2010, le Groupe a conclu l'acquisition de la société britannique GB Railfreight Limited (GBRf) pour un montant de 25,7 millions de livres (équivalent à 30,1 millions d'euros). Cette société est consolidée à compter du 28 mai 2010. Les valeurs d'entrée des actifs et passifs ont été déterminées conformément aux dispositions de la norme IFRS 3 Révisée.

L'acquisition de GBRf s'inscrit dans la poursuite de la stratégie énoncée ci-dessus. Grâce à la complémentarité entre sa filiale de fret ferroviaire Europorte France et GBRf en termes de couverture géographique et de types de clientèle, Groupe Eurotunnel dispose d'un outil qui lui permet de proposer à ses clients une offre complète, notamment sur le transmanche.

La contribution de GBRf au chiffre d'affaires et au résultat opérationnel courant du Groupe est, respectivement, de 39 millions d'euros et d'un profit de 1 million d'euros. Si l'acquisition avait eu lieu le 1^{er} janvier 2010 la contribution au chiffre d'affaires du Groupe aurait été d'environ 68 millions d'euros.

En milliers d'euros	Valeur historique à la date d'acquisition	Valeur d'entrée dans le Groupe
Immobilisations incorporelles	–	13 424
Immobilisations corporelles	4 574	4 574
Autres actifs non courants	–	–
Total des actifs non courants	4 574	17 998
Trésorerie et équivalents de trésorerie	208	208
Autres actifs courants	16 157	16 157
Total des actifs courants	16 365	16 365
Total de l'actif	20 939	34 363
Provisions et autres passifs	(13 706)	(20 864)
Total des passifs	(13 706)	(20 864)
Ecart d'acquisition positif (goodwill)		16 631
Coût total de l'acquisition		30 130

Dans le cadre des travaux menés pour arrêter le bilan d'entrée, l'évaluation des actifs et passifs acquis à la juste valeur a conduit le Groupe à comptabiliser la provision pour engagements de retraite (voir note W ci-dessous).

Le coût total de l'acquisition indiqué dans le tableau ci-dessus correspond au prix payé à la date d'acquisition.

La nature des immobilisations incorporelles et du goodwill est détaillée à la note O ci-dessous.

Les frais d'acquisition sont comptabilisés en « autres charges opérationnelles » pour un montant de 899 milliers d'euros (voir note J ci-dessous).

D.3 Impact de la variation du périmètre sur les principaux postes du compte de résultat 2010 du Groupe

En milliers d'euros	
Chiffre d'affaires	96 228
Achats et charges externes	(55 801)
Charges de personnel	(40 302)
Dotations aux amortissements	(4 186)
Résultat opérationnel courant	(4 061)

E. Information sectorielle

A la suite du développement de l'activité fret ferroviaire, au travers notamment des acquisitions mentionnées à la note D ci-dessus, le Groupe est organisé autour des deux secteurs d'activité suivants, qui correspondent aux informations internes revues et utilisées par les principaux décideurs opérationnels (le Comité exécutif) :

- le segment « Concession tunnel sous la Manche », et
- le segment « Europorte », qui a une activité principale d'opérateur de fret ferroviaire, comprend les sociétés Europorte, Europorte Channel et Europorte Services, ainsi que les nouvelles sociétés acquises Europorte France, Europorte Proximité, Socorail et GBRf.

En milliers d'euros	Concession tunnel sous la Manche	Europorte	Total
Chiffre d'affaires	638 854	97 728	736 582
Résultat opérationnel courant	186 454	(6 674)	179 780
Résultat avant impôt	(61 865)	(*) 5 499	(56 366)
Investissements	42 161	7 042	49 203
Actifs immobilisés (incorporelles et corporelles)	6 644 651	75 717	6 720 368

* Incluant 12 771 milliers d'euros au titre d'écart d'acquisition négatif.

En 2009, le Groupe avait un seul secteur d'activité, celui de la Concession tunnel sous la Manche, les activités d'Europorte en 2009 n'étant pas significatives.

Information géographique

L'activité de la Concession tunnel sous la Manche est principalement le transport des véhicules et leurs passagers entre la France et le Royaume-Uni. En année pleine, environ 45 % du chiffre d'affaires du secteur d'Europorte est généré en France et environ 55 % au Royaume-Uni.

F. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires s'analyse comme suit :

En milliers d'euros	2010	2009
Navettes	365 853	311 437
Réseau ferroviaire	263 265	250 078
Autres revenus	9 736	9 618
Sous-total Concession	638 854	571 133
Europorte	97 728	–
Total	736 582	571 133

G. 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. Dans le contexte décrit à la note A.1 ci-dessus, aucune indemnité n'a été comptabilisée en autres produits en 2010. En 2009, il comprenait à hauteur de 36 millions d'euros, les indemnités

reçues des assureurs au cours de l'exercice 2009 et à hauteur de 33 millions d'euros, les indemnités d'assurance à recevoir estimées sur la base des dernières évaluations de préjudice indemnisable à fin 2009.

H. Effectifs et charges de personnel

	2010	2009
Effectif directement employé à la fin de l'année ^(*)	3 280	2 350
Effectif moyen directement employé ^(*)	3 105	2 361
Charges de personnel (en milliers d'euros) ^(**)	165 711	120 051

* Y compris les administrateurs.

** Y compris les charges sociales ainsi que les rémunérations des administrateurs.

L'impact de la modification de périmètre sur les charges de personnel en 2010 est indiqué à la note D.3 ci-dessus. Au 31 décembre 2010, les sociétés nouvellement acquises employaient 954 personnes.

I. Rémunérations des membres du conseil d'administration et des dirigeants

Les rémunérations allouées par les sociétés du Groupe aux membres du conseil d'administration de GET SA ayant exercé leur mandat en 2010 s'élèvent à 1 498 151 euros (2009 : 1 342 606 euros) avant cotisations à des fonds de retraite. Les rémunérations correspondent entièrement à des avantages à court terme.

Suite à l'évolution de la structure du Groupe, les montants présentés en 2010 concernent le Comité exécutif du Groupe. En 2009 et 2010, la rémunération relative aux membres du Comité exécutif du Groupe (hors membre du conseil d'administration) est détaillée dans le tableau ci-après. Les membres du comité exécutif sont au nombre de 6 au 31 décembre 2010 hors membres du conseil d'administration (6 au 31 décembre 2009), dont 1 est membre d'un fonds de retraite au Royaume-Uni comme décrit en note W ci-dessous.

En milliers d'euros	2010	2009
Avantages à court terme	1 215	1 615
Avantages postérieurs à l'emploi	22	20
Autres avantages à long terme	-	-
Indemnités de fin de contrat de travail	85	200
Coûts des paiements en actions	63	-
Total	1 385	1 835

J. Autres produits et (charges) opérationnels

En milliers d'euros	2010	2009
Restructuration financière et réorganisation juridique	–	701
Indemnités des gouvernements	–	8 000
Ecart d'acquisition négatif (voir note D ci-dessus)	12 771	–
Remboursement TVA britannique	2 730	–
Autres	2 082	4 332
Sous-total autres produits opérationnels	17 583	13 033
Restructuration financière et réorganisation juridique	(1 315)	–
Frais d'acquisition de nouvelles filiales	(1 113)	(1 492)
Perte nette sur cession ou mise au rebut des immobilisations	(2 805)	(8 697)
Autres	(2 272)	(2 637)
Sous-total autres charges opérationnelles	(7 505)	(12 826)
Total	10 078	207

Au cours de l'exercice 2010, le Groupe a encaissé un remboursement de TVA britannique des années 1980s-1990s suite à des modifications de la législation fiscale britannique. « Perte nette sur cession ou mise au rebut des immobilisations » intègre une charge de 4,5 millions d'euros suite à la mise au rebut de certains équipements sur une Navette Passagers dans la perspective de sa réhabilitation.

Le produit de 8 millions d'euros en 2009 correspondait à l'indemnité reçue du gouvernement britannique suite à l'accord concernant les intrusions des migrants clandestins faisant suite à l'accord transactionnel avec le gouvernement français en 2008.

Au 31 décembre 2009, le Groupe avait constaté une charge de 9 millions d'euros correspondant à la mise au rebut du solde du matériel roulant considéré non-réparable par le Groupe et ses experts à la suite de l'Incendie de septembre 2008.

K. Coût de l'endettement financier brut

En milliers d'euros	2010	2009
Intérêts sur emprunts avant couverture	152 329	164 459
Ajustements relatifs aux instruments de couverture	53 937	36 257
Ajustement pour taux effectif	800	714
Sous-total	207 066	201 430
Indexation du nominal sur l'inflation	47 626	(7 784)
Charges de désactualisation des ORA	243	1 472
Total du coût de l'endettement financier brut après couverture	254 935	195 118

L'indexation du nominal sur l'inflation reflète l'effet des niveaux des taux d'inflation britannique et français de l'exercice sur le montant en principal des tranches A₁ et A₂ de l'Emprunt à Long Terme, tel que détaillé à la note X ci-dessous.

Les informations relatives aux dettes financières et aux instruments de couverture sont présentées en note X, et les informations relatives aux ORA sont présentées en note U.1 ci-dessous.

L. Autres produits et (charges) financiers

En milliers d'euros	2010	2009
Gains de change latents(*)	9 173	10 525
Gains de change réalisés	2 101	932
Reprise de provision pour dépréciation et risques	–	28 482
Autres	1 082	2 783
Sous-total produits financiers	12 356	42 722
Pertes de change latentes(*)	(8 134)	(9 185)
Pertes de change réalisées	(1 686)	(947)
Autres	(723)	(116)
Sous-total charges financières	(10 543)	(10 248)
Total	1 813	32 474

* *Issus de la réévaluation des créances et dettes intragroupe, soit un montant net de 1 039 milliers d'euros (31 décembre 2009 : 1 340 milliers d'euros).*

M. Charge d'impôt**Impôts en France**

GET SA est la société mère intégrante du groupe d'intégration fiscale qu'elle forme avec FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS, Europorte SAS et Eurotunnel SE pour son établissement français, ainsi qu'avec les nouvelles filiales françaises de fret ferroviaire acquises en novembre 2009 (Europorte France SAS, Europorte Proximité SAS et Socorail SAS) qui entrent dans le groupe d'intégration fiscale de GET SA à compter du 1^{er} janvier 2010.

Dans le cadre de la fusion-absorption de TNU SA par GET SA le 6 mai 2009, le Groupe a obtenu un agrément du Ministre du Budget ouvrant droit au transfert des déficits cumulés de l'ancien groupe intégré TNU SA à GET SA. Les déficits ainsi transférés restent exclusivement imputables sur les bénéfices fiscaux des anciennes filiales du groupe d'intégration fiscale TNU SA, à savoir FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS, et Europorte SAS.

Dans le cadre de la fusion-absorption d'Europorte Link SAS par Europorte France SAS en 2010, le Groupe a obtenu un agrément du Ministre du Budget ouvrant droit au transfert des déficits cumulés d'Europorte Link SAS sur les résultats propres d'Europorte France SAS, ainsi que de la fraction d'intérêts mentionnée au sixième alinéa du 1^{er} du II de l'article 212 du CGI.

Au 31 décembre 2010, les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables du groupe intégré de GET SA s'élèvent à 2 437 millions d'euros (31 décembre 2009 : 2 304 millions d'euros), réparties entre :

- des pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de 449 millions d'euros générées par le groupe d'intégration fiscale GET SA depuis le 1^{er} janvier 2008 et imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe (31 décembre 2009 : 316 millions d'euros) ;
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de l'ancien groupe intégré TNU SA d'un montant de 1 988 millions d'euros (31 décembre 2009 : 1 988 millions d'euros). Ces déficits restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS et Europorte SAS ; et
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'Europorte France SAS d'un montant de 2 millions d'euros.

Les autres opérations de simplification de la structure juridique du Groupe décrite à la note A.2 ci-dessus n'ont pas eu d'impact sur le niveau ou la nature des pertes fiscales cumulées du Groupe.

Impôts au Royaume-Uni

La nouvelle filiale britannique GBRf est intégrée dans le groupe d'intégration fiscale britannique à partir du 28 mai 2010.

Au 31 décembre 2010, les pertes fiscales des entités britanniques reportables indéfiniment s'élèvent à 2 682 millions de livres (31 décembre 2009 : 2 682 millions de livres).

Par ailleurs, au 31 décembre 2010, les entités britanniques disposent de :

- *capital allowances* d'un montant de 1 420 millions de livres (31 décembre 2009 : 1 431 millions de livres) imputables sur les profits futurs des entités britanniques et reportables indéfiniment ; et
- *industrial buildings allowances* d'un montant de 592 millions de livres (31 décembre 2009 : 611 millions de livres), imputables sur les profits futurs des entités britanniques jusqu'à leur suppression en 2011 suite à la promulgation du Finance Act 2008.

Les opérations de simplification de la structure juridique du Groupe décrites à la note A.2 ci-dessus n'ont pas eu d'impact sur le niveau ou la nature des pertes fiscales cumulées du Groupe.

Relation entre l'impôt courant et le résultat comptable

En milliers d'euros	2010	2009
(Perte) / bénéfice comptable	(56 366)	1 659
Impôt estimé aux taux nationaux d'imposition	(18 191)	508
Effet des :		
– charges non déductibles	72	28
– différence entre résultat consolidé et résultat imposable	(10 360)	(11 911)
– imputation des crédits d'impôts	(15 360)	(18 087)
Crédits d'impôt à reporter	44 275	29 690
Impôt courant de l'exercice	436	228

Au 31 décembre 2010, le Groupe n'a pas comptabilisé d'impôt différé.

N. Bénéfice / (perte) par action

	2010	2009
Nombre moyen pondéré :		
– d'actions ordinaires émises	498 722 778	280 908 813
– d'actions propres	(14 492 838)	(10 018 006)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)	484 229 940	270 890 807
– conversion des ORA (2010)	–	52 975 341
– conversion des Bons 2007 (2011)	i 35 588 160	35 588 160
– conversion des TSRA (2010)	–	3 723 760
– rémunération complémentaire conditionnelle sur les TSRA (2011)	ii 3 928 859	4 089 176
– rémunération complémentaire conditionnelle sur l'augmentation de capital (2011)	iii 2 473 175	2 639 602
– effet des options de souscriptions	iv 3 699	–
Nombre d'actions ordinaires potentielles (B)	41 993 893	99 016 039
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)	526 223 833	369 906 846
(Perte) / bénéfice net (en milliers d'euros) (C)	(56 800)	1 564
(Perte) / bénéfice net par action (en euros) (C/A)	(0,12)	0,01
(Perte) / bénéfice net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))	(0,11)	n/s

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l'hypothèse de la conversion maximale des Bons 2007 restant en circulation au 31 décembre 2010 (voir note S.2 ci-dessous) ;
- (ii) d'une estimation du nombre d'actions ordinaires qui sera attribué aux souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu'à la date de leur remboursement en actions ordinaires nouvelles puis les actions ordinaires nouvelles émises en remboursement des TSRA, jusqu'au 6 mars 2011 (voir note U.2 ci-dessous « Rémunération complémentaire conditionnelle »), par l'émission de 5,4 actions ordinaires supplémentaires ou existantes pour chaque TSRA. Sur la base d'information disponible au 31 décembre 2010, le nombre maximum d'actions ordinaires supplémentaires qui pourrait être attribué est de 3 928 859 ;
- (iii) d'une estimation du nombre d'actions ordinaires supplémentaires qui sera attribué dans le cadre de l'exercice des BSA telles que décrites dans la Note d'Opération publiée en avril 2008. La détention de 22 actions ordinaires nouvelles souscrites sur exercice de BSA ou acquises dans le cadre du placement au mois de mai 2008 donnera droit à recevoir 1 action ordinaire supplémentaire, ce dernier droit n'appartenant qu'aux personnes ayant conservé jusqu'au 6 mars 2011 les actions ordinaires nouvelles qu'elles auront souscrites sur exercice des BSA ou qu'elles auront acquises directement des garants à la date du règlement-livraison. Le nombre maximum des actions ordinaires supplémentaires qui pourrait être attribué dans le cadre de l'exercice des BSA était de 4 755 554, réduit à 2 473 175 (sur la base du nombre d'actions ordinaires GET SA en circulation au 31 décembre 2010 sur le code ISIN spécifique), certains porteurs ayant vendu leurs actions et n'ont donc pas conservé leurs droits. En conséquence, Groupe Eurotunnel a diminué la réserve spéciale constituée à ce titre d'un montant de 67 milliers d'euros au cours de 2010 (voir note S.1 ci-dessous) ; et
- (iv) l'hypothèse d'exercice maximal des options de souscriptions attribué le 16 juillet 2010 et toujours en circulation au 31 décembre 2010. L'exercice de ces options reste conditionné à l'atteinte des objectifs décrits à la note V ci-dessous.

O. Immobilisations incorporelles et goodwill

O.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles représentent 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 la durée de 12 ans.

En milliers d'euros	Contrats commerciaux
Valeurs brutes	
Au 1 ^{er} janvier 2010	-
Variation de périmètre / acquisitions	13 424
Ecart de change	(135)
Au 31 décembre 2010	13 289
Amortissements	
Au 1 ^{er} janvier 2010	-
Dotations	620
Ecart de change	(4)
Au 31 décembre 2010	616
Valeurs nettes	
Au 1 ^{er} janvier 2010	-
Au 31 décembre 2010	12 673

O.2 Ecart d'acquisition

Le goodwill, d'un montant de 16 631 milliers d'euros à la date d'acquisition, représente l'écart d'acquisition non-affecté (voir note D.2 ci-dessus). Il reflète la valeur attribuée par le Groupe aux bénéfices potentiels que l'acquisition de GBRf lui apporterait à travers son positionnement et sa réputation sur le marché britannique de fret ferroviaire, la qualité de son management et les synergies importantes envisageables notamment liées à l'augmentation du trafic de fret ferroviaire transmanche.

Le goodwill est rattaché à l'UGT représentée par la société GBRf.

Au 31 décembre 2010, le Groupe a procédé à un test de valeur d'utilité de l'UGT. Sur la base d'un taux d'actualisation de 10,3 % et d'un taux de croissance de 2 %, les calculs montrent que la valeur d'utilité est supérieure à la valeur comptable du goodwill.

P. Immobilisations corporelles

Au 31 décembre 2010, Eurotunnel n'a pas identifié d'indice de perte de valeur de ses actifs corporels, 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.

L'évaluation des actifs immobilisés est effectuée conformément à la norme IAS 36 qui définit la valeur recouvrable d'un actif comme la valeur la plus élevée entre sa juste valeur et sa valeur d'utilité. Cette dernière résulte de l'actualisation des projections de flux de trésorerie d'exploitation futurs (après investissements et net d'impôt). Le calcul effectué au 31 décembre 2010 montre que la valeur recouvrable des actifs reste supérieure à leur valeur nette

comptable sur la base d'un taux de WACC de 6,51 %. Avec un taux de 7,38 %, la valeur recouvrable serait égale à la valeur nette comptable des actifs.

P.1 Immobilisations en Concession

En milliers d'euros	En-cours	Tunnels	Terminaux terrains et bâtiments	Equipements fixes et autres matériels	Matériels roulants	Equipement bureaux	Total
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2010	51 046	6 549 501	2 068 895	3 284 641	1 965 677	97 787	14 017 547
Acquisitions	16 525	–	737	5 719	17 702	1 478	42 161
Transferts	(12 842)	–	42	2 340	9 672	788	–
Cessions/retraits	–	–	(997)	(12 003)	(24 158)	(1 238)	(38 396)
Au 31 décembre 2010	54 729	6 549 501	2 068 677	3 280 697	1 968 893	98 815	14 021 312
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2010	–	2 956 794	1 024 842	1 995 520	1 197 512	83 706	7 258 374
Dotations	–	46 810	19 837	40 413	40 638	4 170	151 868
Cessions / retraits	–	–	(479)	(11 927)	(19 580)	(1 243)	(33 229)
Au 31 décembre 2010	–	3 003 604	1 044 200	2 024 006	1 218 570	86 633	(*)7 377 013
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2010	51 046	3 592 707	1 044 053	1 289 121	768 165	14 081	6 759 173
Au 31 décembre 2010	54 729	3 545 897	1 024 477	1 256 691	750 323	12 182	6 644 299
Valeurs brutes							
Au 1 ^{er} janvier 2009	41 327	6 549 501	2 068 081	3 304 976	1 973 701	96 253	14 033 839
Acquisitions	29 422	–	687	6 295	10 625	1 800	48 829
Transferts	(19 703)	–	127	1 801	13 633	591	(3 551)
Cessions/retraits	–	–	–	(28 431)	(32 282)	(857)	(61 570)
Au 31 décembre 2009	51 046	6 549 501	2 068 895	3 284 641	1 965 677	97 787	14 017 547
Amortissements							
Au 1 ^{er} janvier 2009	–	2 909 983	1 005 029	1 973 790	1 178 637	80 091	7 147 530
Dotations	–	46 811	19 813	50 149	42 657	4 469	163 899
Transferts	–	–	–	–	(211)	–	(211)
Cessions / retraits	–	–	–	(28 419)	(23 571)	(854)	(52 844)
Au 31 décembre 2009	–	2 956 794	1 024 842	1 995 520	1 197 512	83 706	7 258 374
Valeurs nettes							
Au 1 ^{er} janvier 2009	41 327	3 639 518	1 063 052	1 331 186	795 064	16 162	6 886 309
Au 31 décembre 2009	51 046	3 592 707	1 044 053	1 289 121	768 165	14 081	6 759 173

* Dont un cumul de 3,473 milliards d'euros de dépréciation exceptionnelle des immobilisations corporelles.

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.

P.2 Immobilisations propres

En milliers d'euros	En-cours	Terminaux terrains et bâtiments	Equipements fixes et autres matériels	Matériels roulants	Equipement bureaux	Total
Valeurs brutes						
Au 1 ^{er} janvier 2010	852	320	–	2 490	279	3 941
Ecart de change	–	(32)	(7)	(70)	(1)	(110)
Variation de périmètre	5 497	2 162	464	31 586	144	39 853
Acquisitions	2 213	101	360	4 195	173	7 042
Transferts	(6 452)	–	–	6 451	1	–
Cessions/retraits	–	(26)	(52)	(276)	(16)	(370)
Au 31 décembre 2010	2 110	2 525	765	44 376	580	50 356
Amortissements						
Au 1 ^{er} janvier 2010	–	–	–	–	24	24
Ecart de change	–	(14)	(5)	(45)	(1)	(65)
Dotations	–	246	143	3 233	139	3 761
Transferts	–	–	–	–	–	–
Cessions / retraits	–	(26)	(49)	(207)	(15)	(297)
Au 31 décembre 2010	–	206	89	2 981	147	3 423
Valeurs nettes						
Au 1 ^{er} janvier 2010	852	320	–	2 490	255	3 917
Au 31 décembre 2010	2 110	2 319	676	41 395	433	46 933
Valeurs brutes						
Au 1 ^{er} janvier 2009	–	–	–	–	61	61
Ecart de change	–	–	–	(1)	–	(1)
Acquisitions	–	320	–	251	–	571
Transferts	–	–	–	3 340	–	3 340
Cessions/retraits	–	–	–	–	(30)	(30)
Au 31 décembre 2009	–	320	–	3 590	31	3 941
Amortissements						
Au 1 ^{er} janvier 2009	–	–	–	–	42	42
Ecart de change	–	–	–	–	(1)	(1)
Dotations	–	–	–	–	6	6
Transferts	–	–	–	–	–	–
Cessions / retraits	–	–	–	–	(23)	(23)
Au 31 décembre 2009	–	–	–	–	24	24
Valeurs nettes						
Au 1 ^{er} janvier 2009	–	–	–	–	19	19
Au 31 décembre 2009	–	–	–	–	3 917	3 917

Q. Participations

Au 31 décembre 2009, le montant de 10 450 milliers d'euros correspondait à la participation d'Europorte SAS dans les quatre nouvelles filiales acquises auprès du groupe Veolia le 30 novembre 2009, qui sont consolidées à partir du 1^{er} janvier 2010 (voir note D ci-dessus).

R. Actifs et passifs financiers**R. 1 Tableau de croisement des classes d'instruments financiers et catégories comptables**

Au 31 décembre 2010

En milliers d'euros Classes d'instruments financiers	Catégories comptables						Total de la valeur nette comptable	Juste valeur
	Note	Actifs évalués à la juste valeur par résultat	Actifs disponibles à la vente	Prêts et créances	Instruments dérivés de couverture	Passifs au coût amorti		
Autres actifs financiers				2 344			2 344	2 344
Actifs financiers non courants		-	-	2 344	-	-	2 344	2 344
Clients et comptes rattachés	R. 2i			80 438			80 438	80 438
Autres créances	R. 2ii			62 465			62 465	62 465
Autres actifs financiers				458			458	458
Trésorerie et équivalents de trésorerie	R. 3	316 323					316 323	316 323
Actifs financiers courants		316 323	-	143 361	-	-	459 684	459 684
Dettes financières	X					3 753 824	3 753 824	(*) 3 753 824
Autres dettes financières				992			992	992
Instruments dérivés de taux					392 271		392 271	392 271
Emprunts et dettes financières non courants		-	-	992	392 271	3 753 824	4 147 087	4 147 087
Dettes financières	X					4 815	4 815	4 815
Autres dettes financières				472			472	472
Dettes d'exploitation	CC			146 719			146 719	146 719
Dettes diverses et produits d'avance	CC			25 758			25 758	25 758
Emprunts et dettes financières courants		-	-	172 949	-	4 815	177 764	177 764

* Voir note Z ci-dessous.

Au 31 décembre 2009

En milliers d'euros Classes d'instruments financiers	Catégories comptables							Juste valeur
	Note	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				1 847			1 847	1 847
Actifs financiers non courants		-	-	1 847	-	-	1 847	1 847
Clients et comptes rattachés	R. 2i			46 499			46 499	46 499
Autres créances	R. 2ii			86 487			86 487	86 487
Autres actifs financiers				9 312			9 312	9 312
Trésorerie et équivalents de trésorerie	R. 3	251 226					251 226	251 226
Actifs financiers courants		251 226	-	142 298	-	-	393 524	393 524
Dettes financières	X					3 651 467	3 651 467	(*)
Autres dettes financières				1 404			1 404	1 404
Instruments dérivés de taux					274 782		274 782	274 782
Emprunts et dettes financières non courants		-	-	1 404	274 782	3 651 467	3 927 653	n/a
Dettes financières	X					10 246	10 246	10 246
Autres dettes financières				443			443	443
Dettes d'exploitation	CC			112 875			112 875	112 875
Dettes diverses et produits d'avance	CC			22 815			22 815	22 815
Emprunts et dettes financières courants		-	-	136 133	-	10 246	146 379	146 379

* Voir note Z ci-dessous.

R.2 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 2010	31 décembre 2009
Sociétés de transport routier	32 203	28 754
Réseaux ferroviaires nationaux	20 032	15 002
Secteur fret ferroviaire	26 308	-
Autres	6 299	6 736
Total brut	84 842	50 492
Provisions	4 404	3 993
Total net	80 438	46 499

L'antériorité des créances commerciales à la date de clôture s'analyse comme suit :

En milliers d'euros		Non échues	Echues		
			Echues depuis 30 jours au plus	depuis plus de 30 jours mais moins de 90 jours	Echues depuis plus de 90 jours
Au 31 décembre 2010	Brut	59 965	15 656	3 953	5 268
	Provision	–	–	229	4 175
Au 31 décembre 2009	Brut	36 300	8 332	1 687	4 173
	Provision	–	–	250	3 743

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.

Les dépréciations de créances commerciales ont évolué de la façon suivante au cours de l'exercice :

En milliers d'euros	2010	2009
Solde au 1 ^{er} janvier	3 993	4 533
Changement de périmètre	359	–
Dotations aux provisions	1 114	277
Reprise de provisions	(1 079)	(877)
Ecart de change	17	60
Solde au 31 décembre	4 404	3 993

ii. Autres créances

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Fournisseurs	65	140
Etats et autres collectivités	17 357	24 751
Charges constatées d'avance	6 241	3 041
Indemnités d'assurance à recevoir	35 297	50 667
Autres	3 505	7 888
Total	62 465	86 487

Au cours de l'exercice 2010, 16 millions d'euros ont été reçus des assureurs au titre des indemnités suite à l'Incendie de septembre 2008.

Au 31 décembre 2010, les autres créances des entités nouvellement acquises représentent un montant de 5 millions d'euros.

R.3 Actifs à la juste valeur par résultat

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Le poste « équivalents de trésorerie » correspond principalement à des placements à court terme en certificats et comptes de dépôt et en fonds et Sicav monétaires. En 2010 et 2009, la période d'indisponibilité de l'ensemble des titres et valeurs n'a pas excédé 3 mois.

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Titres et valeurs en €	83 158	129 005
Titres et valeurs en £	212 459	112 292
Sous total : équivalents de trésorerie	295 617	241 297
Comptes courants bancaires et caisses	20 706	9 929
Total	316 323	251 226

S. Capital social et Bons 2007

S.1 Capital social

En milliers d'euros		
Au 1 ^{er} janvier 2009	189 841 915 actions ordinaires de 0,40 € et 1 action de préférence de 0,01 €	75 937
Rémunération sur la fusion-absorption de TNU SA	178 730 actions ordinaires de 0,40 €	71
Offre publique d'échange simplifié sur les Bons 2007	103 502 084 actions ordinaires de 0,40 €	41 401
Remboursement des ORA I Tranche 2	23 874 256 actions ordinaires de 0,40 €	9 550
Remboursement des TSRA du 6 septembre au 31 décembre 2009	91 163 869 actions ordinaires de 0,40 €	36 465
Remboursement partiel des ORA I Tranche 3 le 25 novembre 2009	68 502 375 actions ordinaires de 0,40 €	27 401
Au 31 décembre 2009	477 063 229 actions ordinaires de 0,40 € et 1 action de préférence de 0,01 €	190 825
Annulation de l'action de préférence et conversion en action ordinaire	- 1 action de préférence de 0,01 € et + 1 action ordinaire de 0,40 €	0
Remboursement des TSRA du 1 ^{er} janvier au 6 septembre 2010	3 723 278 actions ordinaires de 0,40 €	1 489
Remboursement des ORA I Tranche 3	52 974 440 actions ordinaires de 0,40 €	21 190
Remboursement des ORA I Tranche 2	234 actions ordinaires de 0,40 €	0
Fusion-absorption TNU PLC	450 000 actions ordinaires de 0,40€	180
Au 31 décembre 2010	534 211 182 actions ordinaires de 0,40 €	213 684

Au 31 décembre 2010, le capital social de GET SA s'élève à 213 684 472,80 euros divisé en 534 211 182 actions ordinaires (actions A) GET SA de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées.

Le conseil d'administration a constaté, par délibération du 12 février 2010 et conformément à l'article 37 des statuts, la cessation d'effets des droits spécifiques temporaires attachés à l'action de préférence GET SA, cette action redevenant automatiquement une action ordinaire GET SA, avec effet au 1^{er} janvier 2010.

Conformément aux modalités des TSRA (voir note U.2 ci-dessous), GET SA a procédé aux remboursements des TSRA jusqu'au 6 septembre 2010, ce qui a généré l'émission de 3 723 278 actions ordinaires au cours de l'exercice 2010.

Conformément aux modalités des ORA I, GET SA a remboursé la Tranche 3 et le solde de la Tranche 2 restant en circulation par l'émission, respectivement, de 52 974 440 et 234 actions ordinaires GET SA au cours du second semestre 2010 (voir note U.1 ci-dessous).

La fusion-absorption de TNU PLC par GET SA a conduit à l'émission de 450 000 actions ordinaires GET SA nouvelles en rémunération de la fusion.

Actions propres

Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat d'actions, GET SA a procédé au rachat d'un total de 484 000 de ses propres actions. Au 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat précédent, GET SA détenait 14 496 608 de ses propres actions affectées à l'effet, notamment, de remettre des actions à l'occasion de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières composées (tels que la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA) ou de couvrir des plans d'options d'achat d'actions, dont la mise en place a été approuvée par l'assemblée générale des actionnaires de 2010.

Les mouvements relatifs aux actions propres détenues dans le cadre du programme de rachat d'actions au cours de l'exercice 2010 sont les suivants :

Au 1 ^{er} janvier 2010	14 012 608
Programme de rachat d'actions	484 000
Au 31 décembre 2010	14 496 608

Au 31 décembre 2010, GET SA détenait un montant de 236 356 de ses propres actions rachetées dans le cadre du contrat de liquidité.

S.2 Bons 2007

Caractéristiques

4 307 026 273 bons ont été émis par GET SA le 28 juin 2007, permettant de souscrire des actions ordinaires GET SA dans le cas où une augmentation de valeur serait constatée dans Groupe Eurotunnel. Les Bons 2007 sont admis aux négociations sur le marché Euronext Paris depuis le 2 juillet 2007. Les caractéristiques détaillées des Bons 2007 sont décrites au chapitre 3 de la note d'opération d'avril 2007. Dans le cadre du regroupement des actions le 12 novembre 2007, les droits des titulaires de valeurs mobilières donnant accès au capital de GET SA (y compris les Bons 2007) ont été ajustés, et dans le cadre de l'augmentation de capital du 4 juin 2008, les modalités d'ajustement du ratio d'exercice des Bons 2007 ont été publiées conformément à la note d'opération d'avril 2007.

Chaque bon permettait au porteur de souscrire un nombre d'actions GET SA sur la base d'un ratio d'exercice fixé en fonction :

- des sommes forfaitaires reçues ou économisées en dehors du cours normal des affaires entre le 23 mai 2006 et le 30 juin 2008 telles que définies dans la note 14.2 des comptes consolidés 2008 de GET SA figurant en annexe II du Document de Référence 2008 ;
- de la surperformance de l'EBITDA de référence incluant des paramètres non financiers (valeur ajoutée...).

De ce fait, lors de leur émission, les conditions d'exercice des Bons 2007 n'étaient pas totalement déterminées.

Traitement comptable

Dans les comptes consolidés de GET SA, les Bons 2007 ont été comptabilisés initialement en passifs financiers non dérivés pour leur valeur d'émission, c'est-à-dire une valeur nulle. En effet, le fait que le nombre d'actions auquel chaque bon permettra de souscrire soit indéterminé à l'émission ne permettait pas de comptabiliser ces valeurs mobilières comme des instruments de capitaux propres. Les paramètres clés des Bons 2007 étant spécifiques à l'émetteur (c'est-à-dire issus de négociations avec des gouvernements, ainsi que de la surperformance de l'EBITDA de référence), ces Bons 2007 n'étaient pas des instruments dérivés. Enfin, le contexte de la restructuration financière et l'incertitude sur les conditions futures de l'exploitation du Groupe qui prévalaient à cette date ne permettaient pas une estimation fiable de la valeur des Bons 2007 à l'émission.

Le rapport de l'expert figurant au chapitre 23 du Document de Référence 2008 a confirmé l'atteinte des conditions maximales fixées, conduisant à un ratio d'exercice de 0,034 action GET SA pour chaque bon. La parité d'exercice des Bons 2007 étant désormais arrêtée, les Bons 2007 constituant des instruments de capitaux propres au regard des normes IFRS. Ils ont été donc reclassés en capitaux propres pour leur valeur comptable d'origine, c'est-à-dire une valeur nulle.

Situation au 31 décembre 2010

Au 31 décembre 2010, 1 046 710 613 Bons 2007 restaient en circulation suite à l'offre publique d'échange simplifiée des Bons 2007 en 2009, donnant le droit à 35 588 160 actions ordinaires de GET SA sur exercice, comme initialement prévu, en 2011.

La juste valeur des Bons 2007 peut être estimée par référence au cours de bourse : sur cette base, la juste valeur des Bons 2007 s'établissait à 234 millions d'euros au 31 décembre 2010 (232 millions d'euros au 31 décembre 2009).

T. Variation des capitaux propres

Dividende

Le 26 mai 2010, l'assemblée générale ordinaire de Groupe Eurotunnel SA a voté le versement du dividende relatif à l'exercice 2009, d'un montant de 4 centimes d'euro par action. Ce dividende, a été versé le 22 juillet 2010.

Intérêts minoritaires

Suite aux opérations de simplification juridique et à la fusion-absorption de TNU PLC par GET SA le 31 octobre 2010, Groupe Eurotunnel SA détient une participation de 100 % dans toutes ses filiales. Cette variation de périmètre se traduit au niveau des capitaux propres par un reclassement des intérêts minoritaires en part du Groupe pour 51 milliers d'euros.

Réserve spéciale

En 2008, une réserve spéciale avait été constituée afin de permettre la libération des actions ordinaires supplémentaires qui seront émises au titre de la rémunération complémentaire conditionnelle sur l'augmentation de capital du 4 juin 2008. Cette réserve a été ajustée en 2009 et en 2010 pour prendre en compte la réduction du nombre maximal des actions ordinaires qui pourraient être émises (voir note N ci-dessus).

U. Autres instruments de capitaux propres et assimilés

U.1 Obligations Remboursables en Actions (ORA)

Les ORA ont été émises par EGP, le 28 juin 2007. Initialement divisées en deux séries, à savoir ORA I et ORA II, les ORA II ont fait l'objet d'un remboursement anticipé en espèces en 2008. Leurs caractéristiques détaillées sont décrites au chapitre 2 de la note d'opération d'avril 2007.

Les coûts de transaction relatifs aux ORA ont été intégralement affectés à la composante « capitaux propres » et n'ont pas fait l'objet d'affectation à la composante « passif » en raison de l'impact estimé non significatif qui en aurait résulté.

Dans le cadre du regroupement des actions en novembre 2007 et dans le cadre de l'augmentation de capital de juin 2008, le ratio de remboursement des ORA a été ajusté à 26,02 actions par ORA.

Les ORA I ont porté intérêt à un taux de 3 % l'an, et n'étaient pas remboursables en espèces. L'évolution du nombre d'ORA I en circulation ainsi que l'impact du remboursement sont détaillés dans le tableau suivant :

	Tranche 2	Tranche 3	Total
Solde au 1^{er} janvier 2010 :			
Nombre d'obligations	(*) 9	2 035 938	2 035 947
Valeur nominale libellée en livres	272,80	54 880 676,40	54 880 949,20
Valeur nominale libellée en euros	500,00	123 123 600,00	123 124 100,00
Nombre d'actions ordinaires créées	234	52 975 107	52 975 341
Remboursées au cours du deuxième semestre 2010 :			
Nombre d'obligations	9	2 035 938	2 035 947
Valeur nominale libellée en livres	272,80	54 880 676,40	54 880 949,20
Valeur nominale libellée en euros	500,00	123 123 600,00	123 124 100,00
Nombre d'actions ordinaires créées	234	52 974 440	52 974 674
Solde au 31 décembre 2010 :			
Nombre d'obligations	–	–	–
Valeur nominale libellée en livres	–	–	–
Valeur nominale libellée en euros	–	–	–

* Echues, non-présentées au 31 décembre 2009.

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 ordinaires de GET SA. Cette opération s'est traduite par :

- la radiation de 2 035 938 ORA I ; et
- l'émission de 52 974 440 actions ordinaire de GET SA.

La rubrique « Remboursement contractuel des ORA I Tranche 3 » dans le tableau de variation des capitaux propres consolidé ci-dessus comprend les ajustements sur les capitaux propres résultant de cette opération :

- Le poste « capital social » a été augmenté d'un montant de 21 190 milliers d'euros correspondant à la valeur nominale des actions émises.
- Le poste « Autres instruments de capitaux propres » a été diminué d'un montant total de 185 139 milliers d'euros, comprenant 197 859 milliers d'euros correspondant au composante « capitaux propres » des ORA rachetées et de 12 720 milliers d'euros au titre de la réaffectation en réserves des frais d'émission de ces instruments.

- Le poste « Réserves consolidées » a été augmenté d'un total de 164 244 milliers d'euros, comprenant 182 404 milliers d'euros au titre de l'écart entre la valeur nominale des ORA remboursées et la valeur nominale des actions émises en échange, partiellement compensés par 5 440 milliers d'euros de reprises d'intérêts correspondant au montant payé à la date de remboursement et par la réaffectation des frais d'émission d'un montant de 12 720 milliers d'euros.

Les « Dettes financières » (voir note X ci-dessous) ont été diminuées d'un montant de 5 772 milliers d'euros.

U.2 Titres Subordonnés Remboursables en Actions (TSRA)

Au cours de l'exercice 2010, le solde des TSRA a été remboursé.

Emission

Le 6 mars 2008, GET SA a émis 800 000 TSRA d'une valeur nominale de 1 000 euros chacun, pour un montant total de 800 millions d'euros. Les caractéristiques de cette émission sont décrites dans la note d'opération du 20 février 2008. Les TSRA ont été admis à la cote officielle et à la négociation sur le marché réglementé de la Bourse de Luxembourg à compter de leur émission jusqu'à leur radiation en 2010.

Remboursement

Chaque TSRA donnait droit de recevoir en remboursement 118,61 actions. Les TSRA pouvaient être remboursés en actions ordinaires à l'option de leur titulaire à tout moment jusqu'au 6 septembre 2010.

Entre le 6 septembre et le 31 décembre 2009, 768 605 TSRA ont été remboursés, donnant lieu à l'émission de 91 163 869 actions ordinaires de GET SA.

Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 6 septembre 2010, les 31 395 TSRA restant ont été remboursés, donnant lieu à l'émission de 3 723 278 actions ordinaires de GET SA.

Au total, le remboursement des TSRA a généré l'émission de 94 887 147 actions ordinaires de GET SA et une augmentation de capital d'une valeur nominale de 37 955 milliers d'euros.

La rubrique « Remboursement contractuel des TSRA » dans le tableau de variation des capitaux propres consolidés ci-dessus comprend les ajustements sur les capitaux propres résultant de cette opération :

- Le poste « Capital social » a été augmenté d'un montant de 1 489 milliers d'euros correspondant à la valeur nominale des actions émises.
- Le poste « Primes d'émission » a été augmenté d'un montant de 29 906 milliers d'euros correspondant à la prime sur les actions émises.
- Le poste « Autres instruments de capitaux propres » a été diminué d'un montant total de 30 218 milliers d'euros, comprenant 31 395 milliers d'euros correspondant à la valeur nominale des TSRA remboursés diminués de 1 177 milliers d'euros au titre de la réaffectation en réserves des frais d'émission de ces instruments.
- Le poste « Réserves consolidées » a été diminué d'un montant de 1 177 milliers d'euros, correspondant à la réaffectation des frais d'émission.

Rémunération complémentaire conditionnelle

Une rémunération complémentaire conditionnelle sera payée aux souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu'à la date de leur remboursement en actions ordinaires nouvelles, puis auront conservé ces dernières jusqu'au 6 mars 2011. La rémunération complémentaire conditionnelle sera payée, à l'option de GET SA, sous forme de 5,4 actions ordinaires supplémentaires nouvelles ou existantes par TSRA initialement souscrit, et selon les modalités décrites à la section 7.2 de la note d'opération.

Le nombre maximum d'actions ordinaires supplémentaires nouvelles ou existantes émises, le cas échéant, au titre de la rémunération complémentaire conditionnelle serait de 3 928 859 (voir note N ci-dessus).

V. Paiements fondés sur des actions

Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a approuvé un programme d'options sur actions qui donne droit aux principaux dirigeants et cadres supérieurs d'acquérir des actions de GET SA. Dans ce plan, lorsque les droits sont acquis, les porteurs d'options peuvent acheter les actions au cours d'exercice de l'option, fixé le 16 juillet 2010 par le conseil d'administration.

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	Conditions d'acquisition des droits	Durée contractuelle des options
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. 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 2010 et en 2011 à un plancher déterminé). Condition de marché : 50 % 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 le plan 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 :

	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 ^{er} janvier	-	-
Attribuées durant l'exercice	6,42	1 164 000
Perdues durant l'exercice	6,42	(52 000)
Exercée durant l'exercice	-	-
Expirés durant l'exercice	-	-
En circulation au 31 décembre 2010	6,42	1 112 000
Exerçable au 31 décembre 2010	-	-

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 d'option 2010
Juste valeur de l'option en date d'attribution (€)	2,02
Cours de l'action en date d'attribution (€)	6,046
Prix d'exercice de l'option (€)	6,42
Volatilité attendue	40 %
Durée de vie de l'option	7 ans
Taux d'intérêt sans risque (basé sur les obligations d'Etat)	2,4 %

Les charges de personnel comptabilisées au titre des options sur actions attribuées en 2010 s'établissent à 239 milliers d'euros.

W. Avantages postérieurs à l'emploi

Les engagements de retraite provisionnés par le Groupe sont les suivantes :

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Royaume-Uni : ESL	14 550	11 385
Royaume-Uni : GBRf	7 436	-
France	7 827	6 325
Total	29 813	17 710

W.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 2010 des actifs des régimes et des engagements de GET SA a été effectuée par un actuaire indépendant selon les recommandations de la norme IAS 19.

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	ESL					GBRf
	31 décembre 2010	31 décembre 2009	31 décembre 2008	31 décembre 2007	31 décembre 2006	31 décembre 2010
Analyse des actifs de régimes						
Actions	108 254	79 977	63 606	102 775	104 135	22 306
Emprunts d'Etat	21 740	25 024	24 137	33 122	20 109	581
Obligations	25 439	24 986	6 884	9 447	22 555	–
Autres	1 205	2 148	8 917	6 757	421	116
Juste valeur des actifs des régimes	156 638	132 135	103 544	152 101	147 220	23 003
Valeur actualisée des passifs des régimes	176 343	181 815	118 582	168 643	179 033	29 393
Engagements de retraite	19 705	49 680	15 038	16 542	31 813	6 390
Part du déficit / surplus attribuée aux membres	–	–	–	–	–	(2 556)
Coût de services passés négatif non comptabilisé	13 387	–	–	–	–	–
Gains et (pertes) actuariels non comptabilisés	(18 542)	(38 295)	(4 909)	(6 113)	(14 801)	3 601
Engagements de retraite provisionnés (voir ci-dessous)	14 550	11 385	10 129	10 429	17 012	7 435

Hypothèses

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

	ESL		GBRf
	31 décembre 2010	31 décembre 2009	31 décembre 2010
Taux de rendement attendu :			
Valeur mobilière	8,1 %	8,2 %	8,1 %
Emprunts d'Etat	4,2 %	4,4 %	4,2 %
Obligations	4,9 %	5,1 %	–
Autres	4,3 %	4,7 %	4,3 %
Taux d'actualisation	5,5 %	5,6 %	5,5 %
Augmentation de la masse salariale annuelle moyenne	5,0 %	5,1 %	3,7 %
Taux d'inflation	3,7 %	3,8 %	3,7 %
Augmentation des pensions de retraites	3,7 %	3,8 %	3,1 %

Variations de la valeur actualisée des engagements de retraite

En milliers d'euros	ESL		GBRf
	2010	2009	2010
Valeur actualisée au 1 ^{er} janvier	181 815	118 582	–
Valeur d'entrée dans le périmètre	–	–	32 158
Coût des services rendus au cours de l'exercice	3 189	2 710	1 520
Coût financier	9 966	7 655	1 052
Versements aux régimes : salariés	2 156	2 047	468
Coût des services passés négatif non comptabilisé	(13 454)	–	–
Versements aux retraités et réduction	(2 610)	(1 933)	(117)
Ecart actuariel sur les engagements de retraite	(10 565)	43 833	(5 377)
Ajustement de taux de change	5 846	8 921	(311)
Valeur actualisée au 31 décembre	176 343	181 815	29 393

Variations de la juste valeur des actifs des régimes

En milliers d'euros	ESL		GBRf
	2010	2009	2010
Juste valeur des actifs au 1 ^{er} janvier	132 135	103 544	–
Valeur d'entrée dans le périmètre	–	–	20 187
Versements aux régimes : employeur	2 954	2 800	701
Versements aux régimes : salariés	2 156	2 047	468
Versements aux retraités	(2 610)	(1 933)	(117)
Taux de rendement attendu	9 352	7 293	585
Ecart actuariel sur les actifs des régimes	8 579	10 753	1 403
Ajustement de taux de change	4 072	7 631	(224)
Valeur des actifs au 31 décembre	156 638	132 135	23 003

Variations de la provision pour engagements de retraite au bilan

En milliers d'euros	ESL		GBRf
	2010	2009	2010
Provision au 1 ^{er} janvier	11 385	10 129	–
Valeur d'entrée dans le périmètre	–	–	7 159
Versement aux régimes employeur	(2 954)	(2 800)	(701)
(Produit)/charges d'engagement de retraite de l'exercice	5 776	3 318	1 052
Ajustement de taux de change	343	738	(75)
Provision au 31 décembre	14 550	11 385	7 435

Charges d'engagements de retraite de l'exercice

En milliers d'euros	ESL		GBRf
	2010	2009	2010
Coût des services rendus	3 196	2 710	936
Coût financier	9 966	7 655	701
Rendement attendu des actifs des régimes	(9 352)	(7 293)	(585)
Effet du plafonnement des actifs	633	(2 272)	–
Perte / (profit) actuariel comptabilisé	(428)	2 518	–
Amortissement d'écart actuariel	1 761	–	–
Total	5 776	3 318	1 052

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 sera reprise en résultat sur la durée résiduelle de présence des salariés bénéficiaires.

Conformément à la méthode du corridor, une charge de 1 701 milliers d'euros a été enregistrée au compte de résultat de l'exercice 2010, (2009 : 0 euros) correspondant à l'amortissement des écarts actuariels cumulés et non comptabilisés à la fin de l'exercice précédent.

W.2 Régime à contributions définies au Royaume-Uni

Depuis le 1^{er} 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 2010 relative à ce régime était de 199 milliers d'euros (2009 : 157 milliers d'euros).

W.3 Régime à prestations définies en France

En France, conformément aux engagements contractuels, les salariés perçoivent une indemnité lors de leur départ en retraite. La provision relative à ces engagements au 31 décembre 2010 était de 7 827 milliers d'euros (31 décembre 2009 : 6 325 milliers d'euros).

Tous les coûts relatifs aux engagements de retraite sont présentés dans le poste « Charges de personnel » du compte de résultat et comprennent le coût des services rendus pour 445 milliers d'euros (2009 : 355 milliers d'euros) et le coût financier pour 242 milliers d'euros (2009 : 210 milliers d'euros).

Les principales hypothèses retenues dans les calculs actuariels sont les suivantes :

	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Taux d'actualisation	3,55 %	4,2 %
Augmentation de la masse salariale annuelle moyenne	1,1 %	1,1 %
Taux d'inflation	1,0 %	1,0 %

X. Dettes financières

L'évolution des dettes financières pendant l'exercice se présente comme suit :

En milliers d'euros	31 décembre 2009 publié	31 décembre 2009 recalculé(*)	Remboursement et rachat des ORA	Intérêts et indexation	31 décembre 2010
Emprunts non courants					
Emprunt à Long Terme	3 651 467	3 705 657		48 167	3 753 824
Total emprunts non courants	3 651 467	3 705 657	-	48 167	3 753 824
Emprunts courants					
Composante dette des ORA	5 772	5 772	(6 015)	243	-
Intérêts courus sur l'Emprunt à Long Terme	4 474	4 541		274	4 815
Total emprunts courants	10 246	10 313	(6 015)	517	4 815
Total	3 661 713	3 715 970	(6 015)	48 684	3 758 639

* Les emprunts au 31 décembre 2009 (calculés au taux de change de 1 £=1,126 €) ont été recalculés au taux de change du 31 décembre 2010 (soit 1 £=1,162 €) pour faciliter la comparaison. La composante dette des ORA a été comptabilisée au taux historique.

X.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 ^(**)	Taux intérêt effectif	Taux intérêt contractuel
Tranche A ₁ ^(*)	GBP	750	871	8,59 %	3,49 %
Tranche A ₂ ^(*)	EUR	367	367	5,77 %	3,98 %
Tranche B ₁	GBP	400	465	6,66 %	6,63 %
Tranche B ₂	EUR	645	645	6,23 %	6,18 %
Tranche C ₁	GBP	350	407	2,34 % ^(***)	LIBOR + 1,39 %
Tranche C ₂	EUR	953	953	2,45 % ^(***)	EURIBOR + 1,39 %
Total Emprunt à Long Terme			3 708	5,41 %	

* 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 2010 (soit 1 £=1,162 €).

*** Hors couverture et hors marge additionnelle. Le taux d'intérêt effectif avec couverture des tranches C₁ et C₂ sur l'exercice 2010 était de 6,62 % et de 6,28 % 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 A₁

Le crédit tranche A₁, 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 A₂

Le crédit tranche A₂, 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 B₁

Le crédit tranche B₁, 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 B₂

Le crédit tranche B₂, 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 C₁

Le crédit tranche C₁, 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 C₂

Le crédit tranche C₂, 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.

En l'absence d'un refinancement avant juin 2012 des Tranches C₁ et C₂, une marge additionnelle de 2 % sera applicable sur leur montant nominal respectif. 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-créanciers, 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-créanciers.

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-créanciers 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 1,20 jusqu'au 28 juin 2012 et ensuite 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 ;
- 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 2010 sont respectivement de 1,52 et de 1,34. Ainsi, Groupe Eurotunnel respecte ses engagements financiers au 31 décembre 2010.

X.2 Instruments de couverture

Groupe Eurotunnel a mis en place des instruments de couverture de sa dette variable (tranches C₁ et C₂) sous forme de swap de même durée et de même valeur (soit EURIBOR contre taux fixe de 4,85 % et LIBOR contre taux fixe de 5,2 %). 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 2010, ces instruments dérivés ont généré une charge de 54 millions d'euros enregistrée au compte de résultat (2009 : une charge de 36 millions d'euros).

En conformité avec IAS 39, ces instruments financiers dérivés sont évalués au bilan à leur juste valeur, soit un passif de 285 millions d'euros pour les contrats libellés en euros et un passif de 93 millions de livres pour les contrats libellés en livres (31 décembre 2009 : passif de 195 millions d'euros pour les contrats libellés en euros et un passif de 71 millions de livres pour les contrats libellés en livres).

Ce tableau vise à indiquer 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.

Au 31 décembre 2010

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
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en livres :								
Actifs	-	58	-	-	12	24	24	19
Passifs	(92)	-	(12)	(7)	-	-	-	-
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en euros :								
Actifs	-	776	-	70	118	237	237	132
Passifs	(285)	-	(18)	-	-	-	-	-
Total en livres	(92)	58	(12)	(7)	12	24	24	19
Total en euros	(285)	776	(18)	70	118	237	237	132

Au 31 décembre 2009

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	Plus de 40 ans
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en livres :									
Actifs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs	(71)	(143)	(13)	(16)	(17)	(34)	(33)	(30)	-
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en euros :									
Actifs	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Passifs	(195)	(363)	(17)	(35)	(49)	(98)	(99)	(64)	(1)
Total en livres	(71)	(143)	(13)	(16)	(17)	(34)	(33)	(30)	-
Total en euros	(195)	(363)	(17)	(35)	(49)	(98)	(99)	(64)	(1)

Cet échéancier des flux contractuels a été construit en retenant les hypothèses budgétaires moyen et long terme du Groupe.

Y. Risques financiers**Y.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 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. 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 intragroupe, dont la valeur résiduelle au 31 décembre 2010 est de 16 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 1,6 millions d'euros.

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. 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 2010, une variation à la baisse de l'ordre de 10 % du taux de change euro/livre sterling utilisé pour la consolidation du compte de résultat 2010 de Groupe Eurotunnel (1,169 à 1,052) aurait mécaniquement ramené le chiffre d'affaires consolidé de 736,6 millions d'euros à 700,8 millions d'euros,

l'EBITDA consolidé de 336 millions d'euros à 314 millions d'euros, et le résultat net consolidé d'une perte de 57 millions d'euros à une perte de 67 millions d'euros.

Y.2 Risque de liquidité

Les flux de trésorerie contractuels prennent en compte les effets de la mise en place de la restructuration financière en 2007 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 2010

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
Passifs financiers non dérivés								
Prêts bancaires garantis libellés en livres :	1 551	(4 872)	(67)	(367)	(534)	(1 247)	(1 580)	(1 077)
Tranche A ₁ - £ ^(*)	813	(2 489)	(30)	(133)	(266)	(759)	(1 096)	(205)
Tranche B ₁ - £	394	(1 098)	(27)	(150)	(140)	(233)	(229)	(319)
Tranche C ₁ - £ ^(**)	344	(1 285)	(10)	(84)	(128)	(255)	(255)	(553)
Total en livres	1 551	(4 872)	(67)	(367)	(534)	(1 247)	(1 580)	(1 077)
Prêts bancaires garantis libellés en euros :	1 952	(6 271)	(97)	(585)	(788)	(1 643)	(1 730)	(1 428)
Tranche A ₂ - € ^(*)	379	(1 023)	(16)	(67)	(127)	(348)	(459)	(6)
Tranche B ₂ - €	635	(1 403)	(40)	(211)	(245)	(463)	(439)	(5)
Tranche C ₂ - € ^(**)	938	(3 845)	(41)	(307)	(416)	(832)	(832)	(1 417)
Total en euros	1 952	(6 271)	(97)	(585)	(788)	(1 643)	(1 730)	(1 428)
Total passifs financiers non dérivés exprimé en euros	3 754	(11 933)	(175)	(1 012)	(1 407)	(3 092)	(3 566)	(2 681)
Passifs financiers dérivés								
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en livres	92	58	(12)	(7)	12	24	24	19
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en euros	285	776	(18)	70	118	237	237	132
Flux de trésorerie net de couverture exprimé en euros	4 146	(11 090)	(208)	(952)	(1 275)	(2 827)	(3 301)	(2 527)
Dettes fournisseurs et autres créiteurs libellés en livres	40	(40)	(40)	-	-	-	-	-
Dettes fournisseurs et autres créiteurs libellés en euros	110	(110)	(110)	-	-	-	-	-

* Les tranches A₁ et A₂ 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 C₁ et C₂ 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 et hors marge additionnelle.

Au 31 décembre 2009

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	Plus de 40 ans
Passifs financiers non dérivés									
Prêts bancaires garantis libellés en livres :	1 515	(4 700)	(65)	(339)	(481)	(1 141)	(1 469)	(1 158)	(47)
Tranche A ₁ - £ ^(*)	777	(2 469)	(28)	(124)	(227)	(711)	(1 043)	(336)	-
Tranche B ₁ - £	394	(1 124)	(27)	(138)	(155)	(233)	(229)	(342)	-
Tranche C ₁ - £ ^(**)	344	(1 107)	(10)	(77)	(99)	(197)	(197)	(480)	(47)
Prêts bancaires garantis libellés en euros :	1 946	(5 218)	(98)	(466)	(615)	(1 291)	(1 397)	(1 286)	(65)
Tranche A ₂ - € ^(*)	373	(1 009)	(16)	(66)	(114)	(330)	(445)	(38)	-
Tranche B ₂ - €	635	(1 443)	(40)	(197)	(253)	(464)	(456)	(33)	-
Tranche C ₂ - € ^(**)	938	(2 766)	(42)	(203)	(248)	(497)	(496)	(1 215)	(65)
Obligations convertibles en actions libellées en livres :	2	(2)	(2)	-	-	-	-	-	-
ORA I - T ₃ - £	2	(2)	(2)	-	-	-	-	-	-
Obligations convertibles en actions libellées en euros :	4	(4)	(4)	-	-	-	-	-	-
ORA I - T ₃ - €	4	(4)	(4)	-	-	-	-	-	-
Total en livres	1 519	(4 700)	(65)	(339)	(481)	(1 141)	(1 469)	(1 158)	(47)
Total en euros	1 952	(5 220)	(100)	(466)	(615)	(1 291)	(1 397)	(1 286)	(65)
Total exprimé en euros	3 662	(10 513)	(173)	(848)	(1 157)	(2 576)	(3 051)	(2 590)	(118)
Passifs financiers dérivés									
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en livres	71	(143)	(13)	(16)	(17)	(34)	(33)	(30)	-
Swaps de taux d'intérêt utilisés comme couverture en euros	195	(363)	(17)	(35)	(49)	(98)	(99)	(64)	(1)
Flux de trésorerie net de couverture exprimé en euros	3 937	(11 037)	(205)	(901)	(1 225)	(2 712)	(3 187)	(2 688)	(119)
Dettes fournisseurs et autres créditeurs libellés en livres	21	(21)	(21)	-	-	-	-	-	-
Dettes fournisseurs et autres créditeurs libellés en euros	90	(90)	(90)	-	-	-	-	-	-

* Les tranches A₁ et A₂ 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 C₁ et C₂ 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 et hors marge additionnelle.

En l'absence d'un refinancement avant juin 2012 des Tranches C₁ et C₂, une marge additionnelle de 2 % sera applicable sur leur montant nominal respectif. L'impact financier sur les flux de trésorerie liés au service de la dette est estimé à 27 millions d'euros en année pleine.

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).

Y.3 Risque de taux

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 B₁ et B₂ sont à taux fixe, les deux tranches A₁ et A₂ qui sont indexées sur l'inflation sont à taux fixe, et les deux dernières tranches C₁ et C₂ 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.

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 (A₁ et A₂). A titre illustratif, une variation de 1 % du taux d'inflation, aurait un impact sur le montant du principal des tranches A₁ et A₂ de 12 millions d'euros.

Y.4 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 d'au moins P-1 de Moody, (ii) dans des fonds et SICAV monétaires ayant une notation 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 100 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 65 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 2010	31 décembre 2009
Actifs financiers disponibles à la vente	5	–
Créances commerciales	80 438	46 499
Trésorerie et équivalents de trésorerie	316 323	251 226
Total	396 766	297 725

Au 31 décembre 2010, le Groupe détenait en couverture du risque crédit des garanties à hauteur de 0,6 million d'euros (31 décembre 2009 : 1 million d'euros) relatives aux créances commerciales.

Z. Juste valeur des actifs et passifs financiers

Z.1 Hiérarchie de la 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 ainsi :

- 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.

Pour mémoire, la dette financière comptabilisée au coût amorti n'est pas reprise dans les tableaux ci-dessous.

Actifs

En millions d'euros	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Au 31 décembre 2010 :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	316	–	–	316
Au 31 décembre 2009 :				
Trésorerie et équivalents de trésorerie	251	–	–	251

Passifs

En millions d'euros	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	Total
Au 31 décembre 2010 :				
Swaps de taux d'intérêts utilisés comme couverture	–	392	–	392
Au 31 décembre 2009 :				
Swaps de taux d'intérêts utilisés comme couverture	–	275	–	275

Z.2 Juste valeur de la dette financière

Le 28 juin 2007, Eurotunnel a souscrit un emprunt à long terme de 3 708 millions d'euros (valeur nominale au taux de clôture au 31 décembre 2010), 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 X.1i ci-dessus).

Néanmoins, sur la base de données disponibles relatives à des émissions en 2010 de dette à long terme comportant des maturités comprises entre 17 et 25 ans, à taux fixe et avec une notation comparable à celle de Groupe Eurotunnel, le Groupe considère que la juste valeur de l'Emprunt à Long Terme est proche de sa valeur comptable au 31 décembre 2010. A titre illustratif, si le taux (marge comprise) au 31 décembre 2010 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.

AA. 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 déclarées mal fondées 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 20.8.1 du Document de Référence 2010) ; sans examiner le fond la Cour d'appel a considéré que les tierces oppositions étaient irrecevables. 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 au regard de la seule question de compétence du Tribunal de commerce de Paris. L'affaire est renvoyée devant la Cour d'appel de Paris pour qu'il soit statué sur la compétence du Tribunal de commerce de Paris à ouvrir des procédures de sauvegarde pour les cinq sociétés anglaises. Compte tenu des éléments de faits sur le centre principal des intérêts, cette procédure n'est pas considérée par Eurotunnel comme susceptible de remettre en cause la validité du plan de sauvegarde.

Aucune provision n'a été constituée pour ce litige.

BB. Provisions

En milliers d'euros	1 ^{er} janvier 2010	Variation de périmètre	Dotations	Reprises non-utilisées	Reprises	Ecarts de change	31 décembre 2010
Restructuration	4 855				(1 952)		2 903
Autres	1 028	6 676	170	(646)	(1 387)		5 841
Total	5 883	6 676	170	(646)	(3 339)	-	8 744

CC. Dettes d'exploitation et autres passifs

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Avances et acomptes	899	812
Fournisseurs et comptes rattachés	72 294	52 967
Dettes sociales et fiscales	53 213	39 511
Fournisseurs d'immobilisations	20 313	19 585
Dettes d'exploitation courantes	146 719	112 875
Produits constatés d'avance(*)	21 933	19 138
Autres	3 825	3 677
Dettes diverses et produits constatés d'avance courants	25 758	22 815
Total	172 477	135 690

* Les produits constatés d'avance sont principalement composés des tickets émis non encore utilisés.

Au 31 décembre 2010, les dettes d'exploitation et autres passifs des entités nouvellement acquises représentent un montant de 30 millions d'euros.

DD. 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 note X ci-dessus.

EE. Contrats de location simple

L'échéance des loyers liés aux contrats de location simple non résiliables se détaille ainsi :

En milliers d'euros	31 décembre 2010
A moins d'un an	16 340
De un à 5 ans	42 208
A plus de 5 ans	15 967
Total	74 515

Les engagements de location correspondent aux engagements de locations de matériel roulant par les filiales de fret ferroviaires. Au 31 décembre 2010, les contrats ont généralement une durée résiduelle jusqu'à 10 ans et comportent une option de renouvellement après cette date. 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 13 014 milliers d'euros a été comptabilisée au titre des contrats de location simple.

FF. 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 2010 et 2009 pour toutes les sociétés du Groupe.

En milliers d'euros	2010	2009
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1 893	2 153
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes	32	263
Total	1 925	2 416

GG. Parties liées**GG.1 Filiales du Groupe Eurotunnel**

Au sein du Groupe Eurotunnel au 31 décembre 2010, l'ensemble des entités sont consolidées par intégration globale.

GG.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 X ci-dessus). Goldman Sachs International est une des contreparties de ces instruments de couverture, à hauteur de 2,7 % au 31 décembre 2010, soit une charge de 1,5 million d'euros en 2010 et un passif de 10,6 millions d'euros au 31 décembre 2010.

Deux fonds d'infrastructure de Goldman Sachs (GS Global Infrastructure Partners I, L.P., et GS International Infrastructure Partners I, L.P., ensemble GSIP) ont remboursé leurs TSRA en actions ordinaires de GET SA au mois de septembre 2009, et détiennent ainsi environ 15 % du capital de GET SA au 31 décembre 2010.

GG.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 I ci-dessus.

HH. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

Néant.

20.3.2 Comptes sociaux de GET SA au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2010 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 2010	183
Bilan	185
Compte de résultat	186
Notes annexes	187
A. Evénements importants	187
B. Principes et méthodes comptables	189
C. Immobilisations incorporelles	190
D. Participations	190
E. Groupe et associés	192
F. Actions propres	194
G. Valeurs mobilières de placement et disponibilités	195
H. Capitaux propres et Bons 2007	196
I. Autres fonds propres : Titres subordonnés remboursables en actions (TSRA)	201
J. Production vendue de services	201
K. Autres achats et charges externes	202
L. Effectifs	202
M. Gains et pertes de change	202
N. Intérêts, produits et charges assimilés	202
O. Résultat exceptionnel	202
P. Résultat et situation fiscale	203
Q. Résultat par action et effet de la dilution	204
R. Dirigeants sociaux	205
S. Actions détenues par les administrateurs	205
T. Engagements et passifs éventuels	205
U. Parties liées	205
V. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice	206

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2010

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 2010, 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

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants.

Mali de fusion TNU PLC et boni de fusion EGP

La note A.1.ii de l'annexe expose les modalités relatives aux fusions-absorptions de TNU PLC et de EGP réalisées dans le cadre de la finalisation de la simplification juridique du groupe et les impacts de ces opérations dans les comptes annuels.

Nous avons procédé à l'appréciation du traitement comptable retenu par la société, tel que décrit dans l'annexe et effectué des tests pour vérifier, par sondage, sa correcte mise en œuvre.

Valeur d'utilité des titres de participation

La note D de l'annexe relative aux participations expose l'approche de la société relative à la valeur d'utilité des titres de participation. Nous avons procédé à l'appréciation de l'approche retenue par la société sur la base des plans d'affaires sous-jacents 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.

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 3 mars 2011

Courbevoie, le 3 mars 2011

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Mazars

Fabrice Odent
Associé

Philippe Cherqui
Associé

Thierry de Bailliencourt
Associé

Jean-Marc Deslandes
Associé

Bilan

En milliers d'euros	Note	Brut	Dépréciations	31 décembre 2010 Net	31 décembre 2009 Net
ACTIF					
Immobilisations					
incorporelles	C	116 552	–	116 552	116 552
Participations	D	1 453 714	–	1 453 714	2 015 670
Prêts	E.1	1 998 712	–	1 998 712	3 575 943
Actions propres	F	66 027	796	65 231	66 049
Autres		–	–	–	1
		3 635 005	796	3 634 209	5 774 215
Actif immobilisé					
Avances et acomptes		211	–	211	–
Créances sur l'Etat et autres collectivités publiques		6 881	–	6 881	5 840
Groupe et associés	E.3	5 148	–	5 148	44 456
Autres actifs financiers	E.1	20 664	–	20 664	6 324
Valeurs mobilières de placement	G	7 273	–	7 273	43 430
Disponibilités	G	27	–	27	413
		40 204	–	40 204	100 463
Actif circulant					
Charges constatées d'avance		352	–	352	277
		3 675 561	796	3 674 765	5 874 955
PASSIF					
Capital social	H.1			213 684	190 825
Primes d'émission	H.2			1 812 316	1 780 896
Réserve légale	H.2			3 633	2 410
Réserve spéciale et autres réserves	H.2			599 786	417 450
Report à nouveau	H.2			37 165	32 427
Résultat de l'exercice	H.2			571 264	24 450
				3 237 848	2 448 458
Capitaux propres					
Autres fonds propres	I			–	31 395
				3 237 848	2 479 853
Total fonds propres					
Provision pour risques et charges				21	–
Emprunts et dettes auprès des établissements de crédit				46	–
Groupe et associés	E.2			427 557	3 383 665
Fournisseurs et comptes rattachés				7 145	4 441
Dettes fiscales et sociales				2 044	6 888
Autres dettes				104	108
				436 896	3 395 102
Dettes(*)					
				3 674 765	5 874 955

* Part à plus d'un an : néant (2009 : néant).

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

Compte de résultat

En milliers d'euros	Note	2010	2009
Produits d'exploitation			
Production vendue de services	J	11 222	11 626
Total produits d'exploitation		11 222	11 626
Charges d'exploitation			
Autres achats et charges externes	K	(12 114)	(19 367)
Salaires et charges	L	(1 661)	(598)
Impôts et taxes		(60)	(451)
Dotation aux amortissements et provisions		(21)	-
Autres charges		(592)	(569)
Total charges d'exploitation		(14 448)	(20 985)
Résultat d'exploitation		(3 226)	(9 359)
Produits financiers			
Intérêts et produits assimilés	N	682 397	59 352
Reprises sur provisions		751	10 663
Produits nets sur cessions de valeurs mobilières de placement		66	734
Gains de change	M	470	74
Total produits financiers		683 684	70 823
Charges financières			
Intérêts et charges assimilés	N	(101 449)	(41 169)
Pertes de change		(8 363)	(136)
Total charges financières		(109 812)	(41 305)
Résultat financier		573 872	29 518
Résultat exceptionnel	O	121	4 288
Impôt : produit intégration fiscale	P	497	3
Résultat de l'exercice		571 264	24 450

Les notes annexes font partie intégrante des comptes sociaux.

Notes annexes

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 principales sont la conception, le financement, la construction et l'exploitation de la Liaison Fixe selon les termes de la Concession, et le développement de l'activité de fret ferroviaire. La Concession expire en 2086.

La société GET SA, dont le siège social est au 3 rue La Boétie 75008 Paris, France, est l'entité consolidante du Groupe. Les actions de Groupe Eurotunnel SA sont cotées sur le marché d'Euronext à Paris, et sur le *London Stock Exchange*.

GET SA, société holding du Groupe Eurotunnel, 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 aux Concessionnaires sa prestation de relations actionnaires et autres prestations pour compte, qui s'élève en 2010 à 11 millions d'euros.

Au cours de l'exercice 2010, GET SA a réalisé la fusion par voie d'absorption de TNU PLC et d'EGP. A la suite de ces opérations, GET SA détient désormais directement 100 % du capital de la totalité des filiales du Groupe.

A. Evénements importants

A.1 Opérations financières et simplification de la structure du Groupe

i. Remboursements contractuels

Au cours de l'exercice 2010, le Groupe a procédé :

- au remboursement contractuel final des ORA I Tranche 3 en juillet 2010 (voir note H.4 ci-dessous), et
- au remboursement contractuel final des TSRA le 6 septembre 2010 (voir note I ci-dessous).

Suite au remboursement final des ORA et TSRA, les instruments restant à rembourser suite à la restructuration financière de 2007 sont les soldes des Bons 2007 et les rémunérations complémentaires (voir note Q ci-dessous).

ii. Finalisation de la simplification de la structure du Groupe

A la suite de ces opérations le Groupe a poursuivi la simplification de sa structure juridique avec la fusion-absorption de TNU PLC et d'EGP par GET SA.

Fusion-absorption de TNU PLC

La fusion-absorption de TNU PLC par GET SA a été réalisée le 31 octobre 2010. La fusion a été réalisée sur la base d'un rapport d'échange de 0,002537 action ordinaire nouvelle de GET SA pour une action TNU PLC (soit une parité d'échange de 394 actions TNU PLC pour une action ordinaire GET SA nouvelle). Le rapport d'échange a été déterminé conformément aux travaux de l'expert indépendant nommé pour les besoins de l'opération, et correspond à une valeur de 483 millions d'euros pour TNU PLC et de 4,1 milliards d'euros pour GET SA.

Dans le cadre de cette opération :

- GET SA a émis 450 000 actions ordinaires nouvelles en rémunération de l'apport de 177 299 763 actions TNU PLC, représentant 0,68 % du capital, détenues par des actionnaires hors Groupe, GET SA ayant renoncé aux actions nouvelles correspondant à sa participation dans TNU PLC.

- Dans les comptes 2010 de GET SA, cette opération se traduit par :
 - Une augmentation du capital social de la société de 180 milliers d’euros.
 - La comptabilisation dans les capitaux propres de la société d’une prime de fusion de 3 135 milliers d’euros, correspondant à l’écart entre la valeur de la quote-part de l’actif net de TNU PLC détenue par les actionnaires hors-Groupe et la valeur nominale des actions de GET SA émises en rémunération de son apport à la fusion.
 - La comptabilisation d’un mali de fusion de 78 788 milliers d’euros correspondant à l’écart entre la valeur de la quote-part de l’actif net de TNU PLC détenue par GET SA et la valeur nette comptable des titres de TNU PLC détenus par GET SA. Compte tenu de l’absence d’actifs apportés sous-jacents à la fusion, ce mali a été comptabilisé en « Intérêts et charges assimilés » au compte de résultat de GET SA.

Mali de fusion TNU PLC	En milliers d’euros
Actif net réévalué (ANR) de TNU PLC	486 448
Pourcentage de détention de GET SA dans TNU PLC	99,32 %
Quote-part de l’ANR détenu par GET SA	483 129
Valeur comptables des titres de participation TNU PLC chez GET SA	561 917
Montant du mali de fusion TNU PLC	78 788

Fusion-absorption d’EGP

La fusion-absorption d’EGP par GET SA a été réalisée le 31 octobre 2010. GET SA détenant 100 % du capital d’EGP, les apports réalisés par EGP au profit de GET SA ont été enregistrés dans les comptes de GET SA pour leur valeur nette comptable à la date de la fusion.

Dans les comptes 2010 de GET SA, cette opération se traduit par la comptabilisation d’un boni de fusion de 647 millions d’euros correspondant à l’écart entre la valeur de l’actif net d’EGP apporté à la fusion et la valeur nette comptable des titres de EGP détenus par GET SA. Ce boni de fusion correspond en large partie au bénéfice net réalisé par EGP sur les opérations de simplification juridique du Groupe en 2009.

La fusion-absorption de TNU PLC et d’EGP par GET SA a également eu pour conséquence l’extinction de certaines créances et dettes intra-groupe (voir note E ci-dessous) et la reprise des actifs et des passifs des sociétés absorbées.

Boni de fusion EGP	En milliers d’euros
Actif net réévalué (ANR) d’EGP	646 672
Pourcentage de détention de GET SA dans EGP	100 %
Quote-part de l’ANR détenu par GET SA	646 672
Valeur comptables des titres de participation EGP chez GET SA	73
Montant du boni de fusion EGP	646 599

A.2 Résultat de l’exercice

Le résultat de l’exercice représente un bénéfice de 571 264 milliers d’euros.

B. Principes et méthodes comptables

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.

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-dessous). Une dépréciation est constituée lorsque la quote-part du mali affectée est inférieure à la valeur actuelle de ses actifs sous-jacents.

B.3 Evaluation des titres de participation

Les titres de participation sont évalués à leur valeur d'utilité. Une provision pour dépréciation est constituée lorsque leur valeur d'utilité devient inférieure à leur valeur comptable.

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.

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 de ressources pour l'entreprise. En case 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.

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 2010, la variation des titres de participation s'analyse comme suit :

En milliers d'euros	Valeur brute 31 décembre 2009	Fusion- absorption EGP	Fusion- absorption TNU PLC	Valeur brute 31 décembre 2010	Dépréciation	Valeur nette comptable 31 décembre 2010
TNU PLC	561 917		(561 917)	-		-
FM	239 450			239 450		239 450
CTG	1 163 879			1 163 879		1 163 879
Eurotunnel Service GIE	1			1		1
Europorte	48 000			48 000		48 000
Société Immobilière et Foncière						
Eurotunnel	1 350			1 350		1 350
Europorte Services	1 000			1 000		1 000
EGP	73	(73)		-		-
Eurotunnel Finance Limited	-		1	1		1
Eurotunnel Developments Limited	-			-		-
GET Rail	-			-		-
Entités Cheritons	-		33	33		33
Total	2 015 670	(73)	(561 883)	1 453 714	-	1 453 714

Les principales données chiffrées des filiales sont présentées ci-dessous :

En milliers	TOTAL	Entités					Société Immobilière et Foncière				
		CTG (£)	Cheritons (£)	EDL (£)	EFL (£)	GET Rail (£)	FM (€)	ESGIE (€)	Eurotunnel (€)	Europorte Services (€)	Europorte (€)
Chiffres d'affaires HT	683 781	273 633	-	5	-	-	317 825	87 907	-	1 457	2 955
Capitaux propres											
Capital	1 781 648	1 437 851	4	7 257	1	-	287 570	1	525	438	48 000
Autres capitaux propres (hors résultat de l'exercice)	(1 334 885)	(1 150 023)	81	(11 646)	-	-	(170 847)	-	825	563	(3 837)
Résultat de l'exercice	(59 208)	(16 112)	-	5	-	-	(41 663)	-	(33)	320	(1 725)
Total des capitaux propres (en euros)	387 554	271 717^(**)	85^(**)	(4 384^(**)	1^(**)	-^(**)	75 060	2	1 317	1 320	42 438
Quote-part du capital détenu (en %)											
Directement		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	40 %	100 %	100 %	100 %
Directement et indirectement		100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Valeur comptable des titres (en euros)											
Brute :	1 453 714	1 163 879	33	-	1	-	239 450	1	1 350	1 000	48 000
Nette :	1 453 714	1 163 879	33	-	1	-	239 450	1	1 350	1 000	48 000
Cautions et avals donnés par la société		(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)	(*)

* Ces informations sont mentionnées en note T ci-dessous.

** En euros au taux de change du bilan consolidé au 31 décembre 2010, soit 1£=1,162€.

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 dans Europorte est appréciée sur la base du dernier plan d'affaires de l'ensemble du sous-groupe Europorte intégrant les perspectives de développement des entités récemment acquises.

E. Groupe et associés**E.1 Autres actifs financiers**

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
Autres actifs financiers non courants :		
EOA :		
– CTG	275 960	285 770
– FM	1 161 024	1 161 024
	<hr/>	<hr/>
Sous-total EOA	1 436 984	1 446 794
Prêt intra-groupe (EGP)	–	2 087 862
« NRS Redemption Premium Debt » (FM)	254 835	–
« NRS Redemption Premium Debt » (CTG)	163 823	–
« NRS Commission Loan » (FM)	80 200	–
« NRS Commission Loan » (EFL)	42 870	41 287
Prêt intra-groupe (Europorte)	20 000	–
	<hr/>	<hr/>
Total	1 998 712	3 575 943
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>
Autres actifs financiers courants :		
Intérêts courus sur EOA :		
– CTG	6 320	2 322
– FM	1 354	3 939
	<hr/>	<hr/>
Sous-total intérêts courus sur EOA	7 674	6 261
Intérêts courus sur « NRS Commission Loan » (FM)	11 356	–
Intérêts courus sur « NRS Commission Loan » (EFL)	1 445	63
Intérêts courus prêt Europorte	189	–
	<hr/>	<hr/>
Total	20 664	6 324
	<hr/> <hr/>	<hr/> <hr/>

L'ensemble des conditions au titre des dettes et créances intra-groupe est régi dans le cadre du « Master Inter-Group Debt Agreement ».

La fusion-absorption d'EGP par GET SA telle que décrite en note A.1ii ci-dessus a eu pour conséquence :

- L'extinction du prêt intra-groupe entre les deux sociétés destiné à financer le remboursement et rachat des ORA I et ORA II au cours des exercices 2008 et 2009.
- La reprise par GET SA des créances d'EGP sur FM et CTG au titre des « NRS Commission Loans » et des « NRS Redemption Premium Debts » (voir ci-dessous) et des intérêts courus y afférents.

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.

Jusqu'au 28 juillet 2010, le montant d'intérêts à payer au titre de l'EOA était équivalent aux montants des intérêts à payer par EGP au titre des ORA et aux montants des intérêts à payer par EGP au titre de prêts inter-sociétés. Au delà de cette date, 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 Commission Loan »

Les « NRS Commission Loans » correspondent à des montants dus par EFL et FM au titre de commissions versées par EGP dans le cadre de la restructuration financière de 2007. Les « NRS Commission Loans » portent intérêts au taux EONIA + 1 % pour la créance détenue sur FM et au taux LIBOR + 1 % pour la créance détenue sur EFL.

« NRS Redemption Premium Debt »

Les « NRS Redemption Premium Debts » 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. 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.

Prêt intra-groupe (Europorte)

Dans le cadre du financement de l'acquisition de GB Railfreight Ltd le 28 mai 2010, GET SA a consenti un prêt de 20 millions d'euros à sa filiale, Europorte SAS, holding des activités de fret ferroviaire du Groupe. Ce prêt porte intérêts 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 2010	31 décembre 2009
Dette au titre du « TNU SA and TNU PLC Share Transfer Debt » (EGP)	–	571 346
Dette au titre du « FM and CTG Amended Bond Debt Assignment » (EGP)	–	2 211 966
Dette au titre du « CTG Purchase Loan » (TNU PLC)	–	478 718
Dette au titre du transfert du « NRS Commission Loan » (EGP)	–	28 259
Dette au titre du « Funding Loan » (FM)	196 583	–
Dette au titre du « Funding Loan » (CTG)	124 977	–
Comptes courants :		
– Europorte Services	–	38
– Société Immobilière et Foncière Eurotunnel	–	38
– FM	105 997	92 231
– CTG	–	1 069
Total	427 557	3 383 665

L'ensemble des conditions au titre des dettes et créances intra-groupe est régi dans le cadre du « Master Inter-Group Debt Agreement ».

La fusion-absorption d'EGP par GET SA telle que décrite en note A.1ii ci-dessus a eu pour conséquence :

- L'extinction des dettes intra-groupes entre les deux sociétés au titre du « TNU SA and TNU PLC Share Transfer Debt », du « FM and CTG Amended Bond Debt Assignment » et du transfert du « NRS Commission Loan ».
- La reprise par GET SA des dettes d'EGP sur FM et CTG au titre des « Funding Loans » (voir ci-dessous).

La fusion-absorption de TNU PLC par GET SA telle que décrite en note A.1ii ci-dessus a eu pour conséquence :

- L'extinction du prêt intra-groupe entre les deux sociétés au titre du « CTG Purchase Loan » résultant de la cession de CTG par TNU PLC à TNU SA repris par GET SA suite à la fusion-absorption de TNU SA dans le cadre des opérations de simplification en 2009.

Dette 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 1 354 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 124 148 milliers d'euros (106 860 milliers de livres) majorée des intérêts courus d'un montant de 829 milliers d'euros.

E.3 Créances groupe et associés

En milliers d'euros	31 décembre 2010	31 décembre 2009
FM	2 250	–
Europorte SAS	1 984	276
Socorail	134	–
Europorte Proximité	197	–
Europorte Services	583	–
EGP	–	44 180
Total	5 148	44 456

La fusion-absorption d'EGP par GET SA a eu pour conséquence l'extinction de la créance de 44 millions d'euros entre les deux entités. Les créances auprès des entités du Groupe correspondent principalement aux facturations de « management fees ».

F. Actions propres

Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat d'actions, GET SA a procédé au rachat d'un total de 484 000 de ses propres actions. Au 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat précédent, GET SA détenait 14 496 608 de ses propres actions affectées à l'effet, notamment, de remettre des actions à l'occasion de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières composées (tels que la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA) ou de couvrir des plans d'options d'achat d'actions, dont la mise en place a été approuvée par l'assemblée générale des actionnaires de 2010.

Les mouvements relatifs aux actions propres détenues dans le cadre du programme de rachat d'actions au cours de l'exercice 2010 sont les suivants :

Au 1 ^{er} janvier 2010	14 012 608
Programme de rachat d'actions	484 000
Au 31 décembre 2010	14 496 608

Au 31 décembre 2010, 1 112 000 actions propres étaient affectées au plan d'option sur actions (voir note H.5 ci-dessous). Les actions propres affectées au plan d'option sur actions sont versées en valeurs mobilières de placement au bilan au 31 décembre 2010.

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 2010	31 décembre 2009
Actions propres	6 065	1 169
Titres et valeurs en euros	1 208	42 261
Sous total	7 273	43 430
Comptes courants bancaires et caisses	27	413
Total	7 300	43 843

Au 31 décembre 2010, GET SA détenait 236 356 de ses propres actions rachetées par Oddo et Cie dans le cadre d'un contrat de liquidité. Au 31 décembre 2010, la valeur de ces actions s'établissait à 1 611 947 euros à comparer à 1 616 795 euros de coût d'acquisition.

H. Capitaux propres et Bons 2007**H.1 Evolution du capital social**

En milliers d'euros		Montant
Au 1 ^{er} janvier 2009	189 841 915 actions ordinaires de 0,40 € et 1 action de préférence de 0,01 €	75 937
Rémunération sur la fusion-absorption de TNU SA	178 730 actions ordinaires de 0,40 €	71
Offre publique d'échange simplifié sur les Bons 2007	103 502 084 actions ordinaires de 0,40 €	41 401
Remboursement des ORA I Tranche 2	23 874 256 actions ordinaires de 0,40 €	9 550
Remboursement des TSRA du 6 septembre au 31 décembre 2009	91 163 869 actions ordinaires de 0,40 €	36 465
Remboursement partiel des ORA I Tranche 3 le 25 novembre 2009	68 502 375 actions ordinaires de 0,40 €	27 401
Au 31 décembre 2009	477 063 229 actions ordinaires de 0,40 € et 1 action de préférence de 0,01 €	190 825
Annulation de l'action de préférence et conversion en action ordinaire	- 1 action de préférence de 0,01 € et + 1 action ordinaire de 0,40 €	0
Remboursement des TSRA du 1 ^{er} janvier au 6 septembre 2010	3 723 278 actions ordinaires de 0,40 €	1 489
Remboursement des ORA I Tranche 3	52 974 440 actions ordinaires de 0,40 €	21 190
Remboursement des ORA I Tranche 2	234 actions ordinaires de 0,40 €	0
Fusion-absorption TNU PLC	450 000 actions ordinaires de 0,40€	180
Au 31 décembre 2010	534 211 182 actions ordinaires de 0,40 €	213 684

Au 31 décembre 2010, le capital social de GET SA s'élève à 213 684 472,80 euros divisé en 534 211 182 actions ordinaires (actions A) GET SA de 0,40 euro de valeur nominale chacune, entièrement libérées.

Le conseil d'administration a constaté, par délibération du 12 février 2010 et conformément à l'article 37 des statuts, la cessation d'effets des droits spécifiques temporaires attachés à l'action de préférence GET SA, cette action redevenant automatiquement une action ordinaire GET SA, avec effet au 1^{er} janvier 2010.

Conformément aux modalités des TSRA (voir note I ci-dessous), GET SA a procédé aux remboursements des TSRA jusqu'au 6 septembre 2010, ce qui a généré l'émission de 3 723 278 actions ordinaires au cours de l'exercice 2010.

Conformément aux modalités des ORA I, GET SA a remboursé la Tranche 3 et le solde de la Tranche 2 restant en circulation par l'émission, respectivement, de 52 974 440 et 234 actions ordinaires GET SA au cours du second semestre 2010 (voir note H.4 ci-dessous).

La fusion-absorption de TNU PLC par GET SA a conduit à l'émission de 450 000 actions ordinaires GET SA nouvelles en rémunération de la fusion.

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
1 ^{er} janvier 2009	75 937	1 136 128	317	1 902	–	1 902	–	41 863	1 256 147
Affectation du résultat			2 093				32 176	(34 269)	–
Païement de dividende(*)							251	(7 594)	(7 343)
Fusion-absorption de TNU SA	71	929							1 000
Frais sur fusion-absorption de TNU SA		(929)							(929)
Conversion anticipée des Bons 2007	41 401								41 401
Frais d'augmentation de capital		(636)							(636)
Reclassement relatif au remboursement des ORA I T1		(87 580)			87 580	87 580			–
Remboursement ORA I T2 en actions	9 550				82 204	82 204			91 754
Remboursement partiel anticipé des ORA I T3	27 401				246 610	246 610			274 011
Remboursement contractuel partiel des TSRA	36 465	732 138							768 603
Ajustement de la réserve spéciale		846		(846)		(846)			–
Résultat de l'exercice								24 450	24 450
Solde 31 décembre 2009	190 825	1 780 896	2 410	1 056	416 394	417 450	32 427	24 450	2 448 458
Affectation du résultat			1 223				3 996	(5 219)	–
Païement de dividende(*)							742	(19 231)	(18 489)
Fusion-absorption de TNU PLC	180	3 135							3 315
Frais sur fusion-absorption de TNU PLC		(1 175)							(1 175)
Frais d'augmentation de capital		(513)							(513)
Remboursement contractuel des ORA I T3 (note H.4)	21 190				182 403	182 403			203 593
Remboursement contractuel des TSRA (note I)	1 489	29 906							31 395
Ajustement de la réserve spéciale		67		(67)					–
Résultat de l'exercice								571 264	571 264
Solde 31 décembre 2010	213 684	1 812 316	3 633	989	598 797	599 786	37 165	571 264	3 237 848

* Correspondant aux dividendes sur actions propres affectés au report à nouveau.

Réserve spéciale

En 2008, une réserve spéciale avait été constituée afin de permettre la libération des actions ordinaires supplémentaires qui seront émises au titre de la rémunération complémentaire conditionnelle sur l'augmentation de capital du 4 juin 2008. Cette réserve a été ajustée en 2009 et en 2010, pour prendre en compte la réduction du nombre maximal des actions ordinaires qui pourraient être émises.

Réserve de remboursement d'ORA

La réserve de remboursement d'ORA correspond à l'écart entre la valeur nominale des actions émises par GET SA en remboursement des ORA et la valeur nominale des ORA remboursées par EGP. Dans le cadre du remboursement final des ORA 1 T3 le 28 juillet 2010, la réserve de remboursement d'ORA a été créditée d'un montant de 182 403 milliers d'euros.

H.3 Bons 2007

Caractéristiques

4 307 026 273 bons ont été émis par GET SA le 28 juin 2007, permettant de souscrire des actions ordinaires GET SA dans le cas où une augmentation de valeur serait constatée dans Groupe Eurotunnel. Les Bons 2007 sont admis aux négociations sur le marché Euronext Paris depuis le 2 juillet 2007. Les caractéristiques détaillées des Bons 2007 sont décrites au chapitre 3 de la note d'opération d'avril 2007. Dans le cadre du regroupement des actions le 12 novembre 2007, les droits des titulaires de valeurs mobilières donnant accès au capital de GET SA (y compris les Bons 2007) ont été ajustés, et dans le cadre de l'augmentation de capital du 4 juin 2008, les modalités d'ajustement du ratio d'exercice des Bons 2007 ont été publiées conformément à la note d'opération d'avril 2007.

Chaque bon permettait au porteur de souscrire un nombre d'actions GET SA sur la base d'un ratio d'exercice fixé en fonction :

- des sommes forfaitaires reçues ou économisées en dehors du cours normal des affaires entre le 23 mai 2006 et le 30 juin 2008 telles que définies dans la note 14.2 des comptes consolidés 2008 de GET SA figurant en annexe II du Document de Référence 2008 ;
- de la surperformance de l'EBITDA de référence incluant des paramètres non financiers (valeur ajoutée...).

De ce fait, lors de leur émission, les conditions d'exercice des Bons 2007 n'étaient pas totalement déterminées.

Traitement comptable

Dans les comptes consolidés de GET SA, les Bons 2007 ont été comptabilisés initialement en passifs financiers non dérivés pour leur valeur d'émission, c'est-à-dire une valeur nulle. En effet, le fait que le nombre d'actions auquel chaque bon permettra de souscrire soit indéterminé à l'émission ne permettait pas de comptabiliser ces valeurs mobilières comme des instruments de capitaux propres. Les paramètres clés des Bons 2007 étant spécifiques à l'émetteur (c'est-à-dire issus de négociations avec des gouvernements, ainsi que de la surperformance de l'EBITDA de référence), ces Bons 2007 n'étaient pas des instruments dérivés. Enfin, le contexte de la restructuration financière et l'incertitude sur les conditions futures de l'exploitation du Groupe qui prévalaient à cette date ne permettaient pas une estimation fiable de la valeur des Bons 2007 à l'émission.

Le rapport de l'expert figurant au chapitre 23 du Document de Référence 2008 a confirmé l'atteinte des conditions maximales fixées, conduisant à un ratio d'exercice de 0,034 action GET SA pour chaque bon. La parité d'exercice des Bons 2007 étant désormais arrêtée, les Bons 2007 constituant des instruments de capitaux propres au regard des normes IFRS. Ils ont été donc reclassés en capitaux propres pour leur valeur comptable d'origine, c'est-à-dire une valeur nulle.

Situation au 31 décembre 2010

Au 31 décembre 2010, 1 046 710 613 Bons 2007 restaient en circulation suite à l'offre publique d'échange simplifiée des Bons 2007 en 2009, donnant le droit à 35 588 160 actions ordinaires de GET SA sur exercice, comme initialement prévu, en 2011.

La juste valeur des Bons 2007 peut être estimée par référence au cours de bourse : sur cette base, la juste valeur des Bons 2007 s'établissait à 234 millions d'euros au 31 décembre 2010 (232 millions d'euros au 31 décembre 2009).

H.4 Obligations Remboursables en Actions (ORA)

Les ORA ont été émises par EGP, le 28 juin 2007. Initialement divisées en deux séries, à savoir ORA I et ORA II, les ORA II ont fait l'objet d'un remboursement anticipé en espèces en 2008. Leurs caractéristiques détaillées sont décrites au chapitre 2 de la note d'opération d'avril 2007.

Les coûts de transaction relatifs aux ORA ont été intégralement affectés à la composante « capitaux propres » et n'ont pas fait l'objet d'affectation à la composante « passif » en raison de l'impact estimé non significatif qui en aurait résulté.

Dans le cadre du regroupement des actions en novembre 2007 et dans le cadre de l'augmentation de capital de juin 2008, le ratio de remboursement des ORA a été ajusté à 26,02 actions par ORA.

Les ORA I ont porté intérêt à un taux de 3 % l'an, et n'étaient pas remboursables en espèces. L'évolution du nombre d'ORA I en circulation ainsi que l'impact du remboursement sont détaillés dans le tableau suivant :

	Tranche 2	Tranche 3	Total
Solde au 1^{er} janvier 2010 :			
Nombre d'obligations	9 ^(*)	2 035 938	2 035 947
Valeur nominale libellée en livres	272,80	54 880 676,40	54 880 949,20
Valeur nominale libellée en euros	500,00	123 123 600,00	123 124 100,00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Nombre d'actions créées	234	52 975 107	52 975 341
Remboursées au cours du deuxième semestre 2010 :			
Nombre d'obligations	9	2 035 938	2 035 947
Valeur nominale libellée en livres	272,80	54 880 676,40	54 880 949,20
Valeur nominale libellée en euros	500,00	123 123 600,00	123 124 100,00
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Nombre d'actions ordinaires créées	234	52 974 440	52 974 674
	<hr/>	<hr/>	<hr/>
Solde au 31 décembre 2010 :			
Nombre d'obligations	–	–	–
Valeur nominale libellée en livres	–	–	–
Valeur nominale libellée en euros	–	–	–

* Echues, non-présentées au 31 décembre 2009.

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 ordinaires de GET SA. Cette opération s'est traduite par :

- la radiation de 2 035 938 ORA I ; et
- l'émission de 52 974 440 actions ordinaire de GET SA.

La rubrique « Remboursement contractuel des ORA I Tranche 3 » dans le tableau de variation des capitaux propres (voir H.2 ci-dessus) comprend les ajustements sur les capitaux propres résultant de cette opération :

- Le poste « capital social » a été augmenté d'un montant de 21 190 milliers d'euros correspondant à la valeur nominale des actions émises.
- Le poste « Réserve remboursement ORA » a été augmenté d'un montant de 182 403 milliers d'euros correspondant à la différence entre la valeur nominale des ORA remboursées par EGP et la valeur nominale des actions émises par GET SA en échange.

H.5 Options d'achat et de souscription d'actions aux employés

Programme d'options sur actions (régulé en instruments de capitaux propres)

L'assemblée générale des actionnaires du 26 mai 2010 a approuvé un programme d'options sur actions qui donne droit aux principaux dirigeants et cadre supérieurs du Groupe d'acquérir des actions de GET SA. Dans ce plan, lorsque les droits sont acquis, les porteurs d'options peuvent acheter les actions au cours d'exercice de l'option, fixé le 16 juillet 2010 par le conseil d'administration.

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	Conditions d'acquisition des droits	Durée contractuelle des options
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. 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 2010 et en 2011 à un plancher déterminé). Condition de marché : 50 % 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 le plan 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 :

	Prix moyen pondéré d'exercice (en euros)	Nombre d'options
En circulation au 1 ^{er} janvier	–	–
Attribuées durant l'exercice	6,42	1 164 000
Perdus durant l'exercice	6,42	(52 000)
Exercée durant l'exercice	–	–
Expirés durant l'exercice	–	–
En circulation au 31 décembre 2010	6,42	1 112 000
Exercable au 31 décembre 2010	–	–

I. Autres fonds propres : Titres subordonnés remboursables en actions (TSRA)

Au cours de l'exercice 2010, le solde des TSRA a été remboursé.

Emission

Le 6 mars 2008, GET SA a émis 800 000 TSRA d'une valeur nominale de 1 000 euros chacun, pour un montant total de 800 millions d'euros. Les caractéristiques de cette émission sont décrites dans la note d'opération du 20 février 2008. Les TSRA ont été admis à la cote officielle et à la négociation sur le marché réglementé de la Bourse de Luxembourg à compter de leur émission jusqu'à leur radiation en 2010.

Remboursement

Chaque TSRA donnait droit de recevoir en remboursement 118,61 actions. Les TSRA pouvaient être remboursés en actions ordinaires à l'option de leur titulaire à tout moment jusqu'au 6 septembre 2010.

Entre le 6 septembre et le 31 décembre 2009, 768 605 TSRA ont été remboursés, donnant lieu à l'émission de 91 163 869 actions ordinaires de GET SA.

Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 6 septembre 2010, les 31 395 TSRA restant ont été remboursés, donnant lieu à l'émission de 3 723 278 actions ordinaires de GET SA.

Au total, le remboursement des TSRA a généré l'émission de 94 887 147 actions ordinaires de GET SA et une augmentation de capital d'une valeur nominale de 37 955 milliers d'euros.

La rubrique « Remboursement contractuel des TSRA » dans le tableau de variation des capitaux propres ci-dessus comprend les ajustements sur les capitaux propres résultant de cette opération :

- Le poste « Capital social » a été augmenté d'un montant de 1 489 milliers d'euros correspondant à la valeur nominale des actions émises.
- Le poste « Primes d'émission » a été augmenté d'un montant de 29 906 milliers d'euros correspondant à la prime sur les actions émises.
- Le poste « Autres fonds propres » a été diminué d'un montant de 31 395 milliers d'euros.

Rémunération complémentaire conditionnelle

Une rémunération complémentaire conditionnelle sera payée aux souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu'à la date de leur remboursement en actions ordinaires nouvelles, puis auront conservé ces dernières jusqu'au 6 mars 2011. La rémunération complémentaire conditionnelle sera payée, à l'option de GET SA, sous forme de 5,4 actions ordinaires supplémentaires nouvelles ou existantes par TSRA initialement souscrit, et selon les modalités décrites à la section 7.2 de la note d'opération.

Le nombre maximum d'actions ordinaires supplémentaires nouvelles ou existantes émises, le cas échéant, au titre de la rémunération complémentaire conditionnelle serait de 3 928 859 (voir note Q ci-dessous).

J. Production vendue de services

Ce poste comprend le produit des prestations de services facturées aux Concessionnaires (FM et CTG) et aux entités de fret ferroviaire par l'intermédiaire de la holding Europorte.

K. Autres achats et charges externes

Ce poste comprend 5 millions d'euros de frais relatifs aux opérations de croissance externe et financières le cas échéant de l'exercice (2009 : 9 millions d'euros de frais relatifs aux opérations financières de l'exercice) ainsi que les dépenses engagées pour le compte des filiales incluant les Concessionnaires.

L. Effectifs

L'effectif moyen de la société pour l'exercice était de 3 salariés (pas de salariés en 2009).

L'effectif de la société au 31 décembre 2010 était de 5 salariés.

M. Gains et pertes de change

Ce poste comprend en 2010 les gains et pertes de change latents issus de la réévaluation des dettes intra-groupe.

N. Intérêts, produits et charges assimilés

En milliers d'euros	2010	2009
Intérêts et produits assimilés		
Intérêts dus par EGP sur le prêt intragroupe ^(*)	25 172	40 336
Intérêts dus par CTG sur l'EOA	3 815	6 849
Intérêts dus par FM sur l'EOA	5 014	12 036
Boni sur fusion-absorption d'EGP par GET SA (voir note A1ii)	647 713	–
Intérêts dus par EFL sur le « NRS Commission Loan »	683	64
Intérêts bancaires	–	67
Total	682 397	59 352
Intérêts et charges assimilés		
Intérêts dus à EGP au titre du « NRS Relationship Agreement »	250	1 405
Intérêts TSRA versés en action propres	–	10 152
Mali sur fusion-absorption de TNU PLC par GET SA (voir note A.1ii)	78 788	–
Intérêts dus à EGP au titre du « TNU SA and TNU PLC Share Transfer Debt »*	6 851	6 939
Intérêts dus à EGP au titre du « FM and CTG Amended Bond Debt Assignment »*	7 480	17 888
Intérêts dus à TNU PLC au titre du « CTG Purchase Loan » ^(*)	5 753	4 785
Intérêts dus sur comptes courants intra-groupes	2 327	–
Total	101 449	41 169

* Produits ou charges portant sur des créances ou des dettes éteintes suite aux opérations de fusion de l'exercice 2010 (EGP, TNU PLC).

L'évolution de certains postes des intérêts, produits et charges assimilés en 2010 a été impactée par l'extinction et par la reprise de certaines créances et dettes intra-groupe en conséquence de la fusion-absorption de TNU PLC et d'EGP par GET SA (voir note E ci-dessus).

O. Résultat exceptionnel

Le résultat exceptionnel est principalement composé des plus et moins value sur actions propres pour un montant net de 121 milliers d'euros sur les ventes d'actions propres dans le cadre du contrat de liquidité. En 2009, ce poste comprenait le profit réalisé sur les opérations de rachat d'ORA du 1^{er} semestre 2009 (4 018 milliers d'euros), ainsi

que les gains et pertes réalisés sur les ventes d'actions propres dans le cadre du contrat de liquidité et sur l'attribution des actions propres en paiement des intérêts des TSRA (7 013 milliers d'euros).

P. Résultat et situation fiscale

GET SA est la société mère intégrante du groupe d'intégration fiscale qu'elle forme avec FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS, Europorte SAS, et Eurotunnel SE pour son établissement français, ainsi qu'avec les nouvelles filiales françaises de fret ferroviaire acquises en novembre 2009 (Europorte France SAS, Europorte Proximité SAS et Socorail SAS) qui entrent dans le groupe d'intégration fiscale de GET SA à compter du 1^{er} janvier 2010.

Dans le cadre de la fusion-absorption de TNU SA par GET SA le 6 mai 2009, le Groupe a obtenu un agrément du Ministre du Budget ouvrant droit au transfert des déficits cumulés de l'ancien groupe intégré TNU SA à GET SA. Les déficits ainsi transférés restent exclusivement imputables sur les bénéfices fiscaux des anciennes filiales du groupe d'intégration fiscale TNU SA, à savoir FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS, et Europorte SAS.

Dans le cadre de la fusion-absorption d'Europorte Link SAS par Europorte France SAS en 2010, le Groupe a obtenu un agrément du Ministre du Budget ouvrant droit au transfert des déficits cumulés d'Europorte Link SAS sur les résultats propres d'Europorte France SAS, ainsi que de la fraction d'intérêts mentionnée au sixième alinéa du 1 du II de l'article 212 du CGI.

Au 31 décembre 2010, les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables du groupe intégré de GET SA s'élèvent à 2 437 millions d'euros (31 décembre 2009 : 2 304 millions d'euros), réparties entre :

- des pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de 449 millions d'euros générées par le groupe d'intégration fiscale GET SA depuis le 1^{er} janvier 2008 et imputables sur les bénéfices des membres de ce groupe (31 décembre 2009 : 316 millions d'euros) ;
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables de l'ancien groupe intégré TNU SA d'un montant de 1 988 millions d'euros (31 décembre 2009 : 1 988 millions d'euros). Ces déficits restent imputables uniquement sur les bénéfices des filiales FM, Europorte Services SAS, Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS et Europorte SAS ; et
- les pertes fiscales cumulées indéfiniment reportables d'Europorte France SAS d'un montant de 2 millions d'euros.

Les autres opérations de simplification de la structure juridique du Groupe décrite à la note A.1 ci-dessus n'ont pas eu d'impact sur le niveau ou la nature des pertes fiscales cumulées du Groupe.

Le résultat fiscal de GET SA, hors intégration, est une perte de 37 millions d'euros (31 décembre 2009 : bénéfice de 7 millions d'euros).

Q. Résultat par action et effet de la dilution

	2010	2009
Nombre moyen pondéré :		
– d’actions ordinaires émises	498 722 778	280 908 813
– d’actions propres	(14 492 838)	(10 018 006)
Nombre d’actions retenu pour le calcul du résultat de base par action (A)	484 229 940	270 890 807
– conversion des ORA (2010)	–	52 975 341
– conversion des Bons 2007 (2011)	i 35 588 160	35 588 160
– conversion des TSRA (2010)	–	3 723 760
– rémunération complémentaire conditionnelle sur les TSRA (2011)	ii 3 928 859	4 089 176
– rémunération complémentaire conditionnelle sur l’augmentation de capital (2011)	iii 2 473 175	2 639 602
– effet des options de souscriptions	iv 3 699	–
Nombre d’actions ordinaires potentielles (B)	41 993 893	99 016 039
Nombre d’actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action (A+B)	526 223 833	369 906 846
Bénéfice net (en milliers d’euros) (C)	571 264	24 450
Bénéfice net par action (en euros) (C/A)	1,18	0,09
Bénéfice net par action après dilution (en euros) (C/(A+B))	1,09	0,07

Les calculs ont été effectués sur la base de :

- (i) l’hypothèse de la conversion maximale des Bons 2007 restant en circulation au 31 décembre 2010 (voir note H.3 ci-dessus) ;
- (ii) d’une estimation du nombre d’actions ordinaires qui sera attribué aux souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu’à la date de leur remboursement en actions ordinaires nouvelles puis les actions ordinaires nouvelles émises en remboursement des TSRA, jusqu’au 6 mars 2011 (voir note I ci-dessus « Rémunération complémentaire conditionnelle »), par l’émission de 5,4 actions ordinaires supplémentaires ou existantes pour chaque TSRA. Sur la base d’information disponible au 31 décembre 2010, le nombre maximum d’actions ordinaires supplémentaires qui pourrait être attribué est de 3 928 859 ;
- (iii) d’une estimation du nombre d’actions ordinaires supplémentaires qui sera attribué dans le cadre de l’exercice des BSA telles que décrites dans la Note d’Opération publiée en avril 2008. La détention de 22 actions ordinaires nouvelles souscrites sur exercice de BSA ou acquises dans le cadre du placement au mois de mai 2008 donnera droit à recevoir 1 action ordinaire supplémentaire, ce dernier droit n’appartenant qu’aux personnes ayant conservé jusqu’au 6 mars 2011 les actions ordinaires nouvelles qu’elles auront souscrites sur exercice des BSA ou qu’elles auront acquises directement des garants à la date du règlement-livraison. Le nombre maximum des actions ordinaires supplémentaires qui pourrait être attribué dans le cadre de l’exercice des BSA était de 4 755 554, réduit à 2 473 175 (sur la base du nombre d’actions ordinaires GET SA en circulation au 31 décembre 2010 sur le code ISIN spécifique), certains porteurs ayant vendu leurs actions et n’ont donc pas conservé leurs droits. En conséquence, Groupe Eurotunnel a diminué la réserve spéciale constituée à ce titre d’un montant de 67 milliers d’euros au cours de 2010 (voir note H.2 ci-dessus) : et
- (iv) l’hypothèse d’exercice maximal des options de souscriptions attribué le 16 juillet 2010 et toujours en circulation au 31 décembre 2010. L’exercice de ces options reste conditionné à l’atteinte des objectifs décrits à la note H.5 ci-dessus.

R. Dirigeants sociaux

Le détail des rémunérations des dirigeants sociaux est présenté au chapitre 15 du Document de Référence 2010.

S. Actions détenues par les administrateurs

Les actions détenues par les administrateurs sont décrites au chapitre 14 et les rémunérations des administrateurs sont décrites au chapitre 15 du Document de Référence 2010.

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 X des comptes consolidés de GET SA.

U. Parties liées

U.1 Filiales de Groupe Eurotunnel

Les éléments relatifs aux parties liées ont été impactés par les conséquences des opérations de fusion décrites en note A1ii.

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 2010	31 décembre 2009
Actifs			
Autres actifs financiers non courants	E.1	1 998 713	3 575 943
Créances groupes et associés	E.3	5 148	44 456
Autres actifs financiers courants	E.1	20 664	6 324
Dettes et fournisseurs			
Groupes et associés	E.2	427 556	3 383 665

Compte de résultat (en milliers d'euros)	2010	2009
FM	9 011	11 395
Europorte SAS	1 861	231
Europorte Services	350	–
Ventes	11 222	11 626
Eurotunnel Services GIE	553	1 080
Eurotunnel Services Ltd	389	334
Europorte Services	1 944	–
Achats	2 886	1 414
TNU PLC	5 753	4 785
EGP	14 581	26 232
Charges financières	20 334	31 017
FM	5 014	12 036
CTG	3 815	6 849
Eurotunnel Finance Limited	683	64
EGP	25 172	40 336
Produits financiers	34 684	59 285

U.2 Rémunération des organes d'administration et de direction

Le montant des rémunérations des membres de conseil d'administration et des dirigeants est présenté au chapitre 15 du Document de Référence 2010.

V. Evénements postérieurs à la clôture de l'exercice

Néant.

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 2010 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 l'exercice clos le 31 décembre 2009 (figurant en section 20.3 du Document de Référence 2009), ainsi que les rapports des commissaires aux comptes sur les comptes sociaux et consolidés de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2008 (figurant en annexe II et III du Document de Référence 2008), 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 2010.

20.6. Informations financières intermédiaires et autres

Néant.

20.7. Politique de distribution des dividendes

GET SA entend poursuivre sa politique de distribution. Le 28 avril 2011, GET SA soumettra au vote de ses actionnaires une nouvelle distribution de dividendes et proposera d'affecter ainsi qu'il suit le résultat de l'exercice qui se traduit par un bénéfice de 571 263 556,52 euros.

En euros	
Bénéfice net de l'exercice	571 263 556,52
Report à nouveau bénéficiaire	37 165 771,93
Affectation à la réserve légale	17 735 454,54
Dividende	21 368 447,28
Solde affecté au report à nouveau	532 159 654,70

Il sera proposé à l'assemblée générale des actionnaires de fixer en conséquence un dividende de 4 centimes d'euro pour chacune des Actions Ordinaires GET SA d'une valeur nominale unitaire de 0,40 euros composant le capital social et ayant droit à ce dividende du fait de leur date de jouissance.

Il est prévu que ce dividende soit détaché de l'action ordinaire sur NYSE-Euronext Paris le 3 mai 2011 et mis en paiement en espèces le 6 mai 2011.

Si, lors de la mise en paiement du dividende, GET SA détenait certaines de ses propres Actions Ordinaires, le montant correspondant aux dividendes non versés en raison de ces Actions Ordinaires auto-détenues serait affecté au compte « report à nouveau ».

Il est rappelé qu'au cours des l'exercice clos les 31 décembre 2009 et 2010, GET SA a procédé à une distribution de dividendes d'un montant de 4 centimes d'euro par Action Ordinaire. En revanche, GET SA n'a procédé à aucune distribution de dividendes au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2008.

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 autrement composée ; le calendrier de procédure n'est pas encore établi.

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.

- 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/Entreprise 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^{ème} Chambre du Tribunal de commerce de Paris. Elle a été renvoyée à une audience du 17 mars 2011, date à laquelle sera fixée une date de plaidoirie sur la péremption d'instance. En effet, aucun acte de poursuite n'ayant été fait pendant plus de deux ans, l'instance est périmée.

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.

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, 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 2010, le Groupe n'a pas de provisions significatives pour litiges.

20.9. Changement significatif de la situation financière ou commerciale

Il est renvoyé à la note HH 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

	2010	2009	2008	2007	2006
Capital en fin d'exercice					
Capital social	213 684 473	190 825 292	75 936 766	23 913 644	1 000
Nombre d'Actions Ordinaires existantes	534 211 182	477 063 229	189 841 915	59 784 111	1 000
Nombre d'Actions de Préférence existantes	–	1	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(*)	41 993 893	99 016 039	409 653 217	553 005 748	–
Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes	11 222	11 626	12 340	5 112	–
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	570 037	24 447	61 566	135	0
Impôts sur les bénéfices	497	3	–	–	–
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	571 264	24 450	41 863	317	0
Résultat distribué	(**) ²¹ 368	19 231	7 594	–	–
Résultat par action (en euros)					
Résultat après impôts, participation des salariés et avant dotations aux amortissements et provisions	1,07	0,05	0,32	ns	ns
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	1,07	0,05	0,22	ns	ns
Dividende attribué à chaque action regroupée	(**) ^{0,04}	0,04	0,04	–	–

* Pour le détail, voir la note N 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 28 avril 2011 de l'affectation du résultat 2010.

20.11 Honoraires des commissaires aux comptes

En milliers d'euros	KPMG				Mazars			
	Montant (HT)		%		Montant (HT)		%	
	2010	2009	2010	2009	2010	2009	2010	2009
Audit								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés :								
<i>Emetteur</i>	1 184	1 871	100 %	95 %	709	282	96 %	64 %
<i>Filiales intégrées globalement</i>	676	1 248	57 %	63 %	210	141	28 %	32 %
Autres diligences et prestations directement liées à la mission du commissaire aux comptes :								
<i>Emetteur</i>	508	623	43 %	31 %	499	141	67 %	32 %
<i>Filiales intégrées globalement</i>	–	107	–	5 %	32	156	4 %	36 %
	–	107	–	5 %	32	156	4 %	36 %
	–	–	–	–	–	–	–	–
Sous-total	1 184	1 978	100 %	100 %	741	438	100 %	100 %
Autres prestations :	–	–	–	–	–	–	–	–
<i>Juridique, fiscal, social</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
<i>Autres</i>	–	–	–	–	–	–	–	–
Total	1 184	1 978	100 %	100 %	741	438	100 %	100 %

CHAPITRE 21 – INFORMATIONS COMPLEMENTAIRES

21.1.	<i>Capital social</i>	214
21.1.1	<i>Montant du capital social (article 6 des statuts de GET SA)</i>	214
21.1.2	<i>Forme et transmission des actions (articles 9 et 10 des statuts de GET SA)</i>	214
21.1.3	<i>Titres non représentatifs du capital social</i>	214
21.1.4	<i>Actions Ordinaires GET SA détenues par GET SA ou ses filiales</i>	214
21.1.5	<i>Valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription</i>	214
21.1.6	<i>Capital autorisé non émis, engagements d'augmentation de capital</i>	214
21.1.7	<i>Historique du capital des trois dernières années</i>	218
21.1.8	<i>Acquisition par GET SA de ses propres actions</i>	220
21.2.	<i>Acte constitutif et statuts</i>	222
21.2.1	<i>Objet social (article 2 des statuts de GET SA)</i>	222
21.2.2	<i>Membres du conseil d'administration et organes de direction</i>	222
21.2.3	<i>Droits et obligations attachés aux actions (articles 11 et 37 des statuts de GET SA)</i>	223
21.2.4	<i>Affectation des bénéfices (article 31 des statuts de GET SA)</i>	223
21.2.5	<i>Modifications des droits des actionnaires</i>	223
21.2.6	<i>Clauses susceptibles d'avoir une incidence sur le contrôle de GET SA</i>	225
21.2.7	<i>Identification des actionnaires (article 14 des statuts de GET SA)</i>	225
21.2.8	<i>Franchissement de seuils</i>	225
21.2.9	<i>Modification du capital social</i>	226
21.3.	<i>Effet dilutif des Bons 2007</i>	226
21.4.	<i>Avantages tarifaires</i>	226

21.1. Capital social

21.1.1 Montant du capital social (article 6 des statuts de GET SA)

Au 31 décembre 2010, le capital social de GET SA était de 213 684 472,80 euros, divisé en 534 211 182 Actions Ordinaires GET SA 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 213 684 472,80 euros divisé en 534 211 182 Actions Ordinaires GET SA de 0,40 euro de valeur nominale chacune entièrement libérée.

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 automatiquement une Action Ordinaire GET SA, avec effet au 1^{er} janvier 2010.

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 Ordinaires GET SA sont nominatives ou au porteur, au choix de l'actionnaire, sous réserve des dispositions législatives et réglementaires contraires.

Les Actions Ordinaires GET SA 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 Ordinaires GET SA détenues par GET SA ou ses filiales

A la date du présent Document de Référence, à l'exception des Actions Ordinaires GET SA 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 Ordinaires GET SA.

21.1.5 Valeurs mobilières remboursables en actions ou assorties de bons de souscription

Les Bons 2007, donnent à leurs titulaires, le droit de souscrire des Actions Ordinaires GET SA selon les modalités et les détails respectivement décrits à la note S2 des comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

En juin 2011, le représentant des titulaires de Bons 2007 disposera d'une période de 25 jours calendaires pour notifier le ratio d'exercice définitif. Il est prévu que la période d'exercice des Bons 2007 commence à courir postérieurement à la détermination du ratio d'exercice définitif, aux alentours du 1^{er} juillet 2011 pour une période de 6 mois.

21.1.6 Capital autorisé non émis, engagements d'augmentation de capital

Au 31 décembre 2010, il existait 534 211 182 Actions Ordinaires GET SA. Par ailleurs, 1 046 710 613 Bons 2007 donnant accès au capital de GET SA étaient encore en circulation. L'exercice en Actions Ordinaires GET SA de ces

Bons 2007 donnerait, à terme, lieu à l'émission (sur la base du ratio d'exercice⁽¹⁾ apprécié à la date du présent Document de Référence) à un maximum de 35 588 160 Actions Ordinaires GET SA.

Il pourra être attribué, un maximum de 3 928 859 Actions Ordinaires GET SA au titre de la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA. Cette rémunération complémentaire conditionnelle sera à payer à ceux des souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu'à la date de leur remboursement en Actions Ordinaires puis lesdites actions émises en remboursement de leurs TSRA jusqu'au 6 mars 2011 et qui sera égale, suite à l'option de GET SA, selon les modalités figurant dans la note d'opération visée par l'AMF le 20 février 2008 sous le numéro 08-032, à 5,4 Actions Ordinaires GET SA supplémentaires existantes, comme indiqué au paragraphe 21.1.8 du présent Document de Référence. Le virement des Actions Ordinaires GET SA en question est prévu le 18 mars au plus tard.

Par ailleurs, un maximum théorique de 2 473 175 Actions Ordinaires GET SA, pourrait être créé en 2011 au bénéfice des personnes ayant conservé jusqu'au 6 mars 2011 les actions identifiées sous le code ISIN FR0010612176 et qui sont des ordinaires nouvelles souscrites en 2008 dans le cadre de l'augmentation de capital, ou que ces personnes auront acquises directement des garants, à la date du règlement-livraison conformément à la note d'opération visée par l'AMF le 15 avril 2008, sous le numéro R. 08-024. Suivant les termes du paragraphe 7.2 de la note d'opération n° 08-077 du 28 avril 2008 la détention de 22 actions GET SA code ISIN FR0010612176 jusqu'au dimanche 6 mars 2011 (date d'éligibilité) donnera droit à l'actionnaire de recevoir une action nouvelle. Le virement des Actions Ordinaires GET SA est prévu pour le 18 mars 2011 au plus tard.

Le 28 juillet 2010, GET SA a procédé au remboursement contractuel de la troisième et dernière tranche des ORA encore en circulation à cette date, par émission de 52 974 440 Actions Ordinaires GET SA.

Les TSRA, conformément aux termes et conditions figurant dans la note d'opération ayant reçu le visa n° 08-032 de l'AMF en date du 20 février 2008, ont été intégralement remboursés en Actions Ordinaires GET SA au cours d'une période qui s'est terminée le 6 septembre 2010, comme indiqué en note U.2 des comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 décembre 2010 figurant en paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence. Au total, le remboursement des TSRA s'est traduit par l'émission de 94 887 147 Actions Ordinaires de GET SA et une augmentation de capital d'une valeur nominale de 37 955 milliers d'euros.

L'assemblée générale mixte de GET SA, tenue sur première convocation le 6 mai 2009, 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 de l'autorisation	Montant nominal maximum de l'autorisation	Utilisation faite par le conseil d'administration à la date du présent Document de Référence
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions Ordinaires GET SA et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions Ordinaires GET SA ou à des actions de l'une de ses filiales, avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires (12 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	37,5 millions d'euros 300 millions d'euros (titres de créance)	Néant

⁽¹⁾ A la date du présent Document de Référence, le ratio d'exercice des Bons 2007 est de 0,034 par Bon.

Objet résumé	Date de l'assemblée générale ayant accordé la délégation	Durée de l'autorisation	Montant nominal maximum de l'autorisation	Utilisation faite par le conseil d'administration à la date du présent Document de Référence
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions Ordinaires GET SA et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions Ordinaires GET SA ou à des actions de l'une de ses filiales, avec suppression du droit préférentiel de souscription mais avec un délai de priorité (13 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	15 millions d'euros 300 millions d'euros (titres de créance)	Néant
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 (14 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	15 millions d'euros 20 % du capital social par an	Néant
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions Ordinaires GET SA et valeurs mobilières donnant accès à des Actions Ordinaires GET SA 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 (15 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	10 % du capital	Néant
Limitation globale des autorisations visées ci-dessus (16 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	37,5 millions d'euros	

Objet résumé	Date de l'assemblée générale ayant accordé la délégation	Durée de l'autorisation	Montant nominal maximum de l'autorisation	Utilisation faite par le conseil d'administration à la date du présent Document de Référence
Délégation de compétence donnée au conseil d'administration à l'effet d'émettre des Actions Ordinaires GET SA (et des valeurs mobilières donnant accès à des Actions Ordinaires GET SA) en rémunération d'apports de titres effectués dans le cadre d'une offre publique d'échange initiée par GET SA sur les Bons 2007 ou les ORA (17 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	115 millions d'euros (hors plafond ci-dessus)	Emission le 27 juillet 2009 de 103 502 084 Actions Ordinaires GET SA, et augmentation corrélative du capital social pour un montant nominal de 41 400 833,60 euros, en échange des 3 260 315 660 Bons 2007 apportés à l'offre publique simplifiée de 2009.
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 (19 ^{ème} résolution)	6 mai 2009	26 mois	2 millions d'euros	Néant

Compte tenu de l'échéance prochaine de ces autorisations, leur renouvellement va être soumis à l'approbation des actionnaires lors de l'assemblée générale du 28 avril 2011.

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, le 16 juillet 2010, à une attribution.

Le prix d'exercice ne peut être inférieur :

- à la moyenne des cours constatés pour les actions de la société sur NYSE Euronext pendant les vingt (20) derniers jours de bourse précédant le jour où les options d'achat d'actions sont consenties ;
- à la moyenne des 3 (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.

Il s'établit à 6,42 euros.

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

- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : (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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2010, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2011 se sera prononcée,
 - pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des comptes 2011, sur lesquels l'assemblée générale des actionnaires de 2012 se sera prononcée.
- 50 % des options attribuées sont assujetties à la réalisation de la condition de performance suivante : la progression de l'action Groupe Eurotunnel SA en fonction de l'évolution de l'indice boursier SBF 120®, l'évolution de l'action Groupe Eurotunnel 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 sera appréciée 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, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2010 au 15 juillet 2011,
 - pour 25 % des options, l'appréciation de la réalisation de cette condition se fera, sur la base des cours constatés sur la période du 16 juillet 2011 au 15 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	Conditions d'acquisition des droits	Durée contractuelle des options
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. 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 2010 et en 2011 à un plancher déterminé), et 50 % d'une condition de performance du cours de l'action de GET SA supérieur à la performance de l'indice SBF120.	4 ans

Le nombre total des options ne pourra donner droit à un nombre total d'actions supérieur à 3 900 000 (trois millions neuf cent mille) 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.

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 Ordinaires GET SA 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 selon les modalités précisées au paragraphe 21.1.9 du présent Document de Référence.

Les Actions Ordinaires GET SA ayant été admises aux négociations sur le marché d'Euronext Paris et ayant fait l'objet d'une admission à titre secondaire 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 Ordinaires GET SA

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⁽²⁾ Actions Ordinaires GET SA 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 Ordinaires GET SA 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 Ordinaires GET SA 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 Ordinaires 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 Ordinaires non regroupées contre des Actions Ordinaires GET SA, 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 Ordinaires GET SA 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 2007, 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 Ordinaires GET SA et 11 449 125 Actions Ordinaires GET SA 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.

⁽²⁾ Un actionnaire de GET SA a renoncé au regroupement de 10 de ses actions non regroupées.

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 Ordinaires GET SA ont, en échange, été émises le 27 juillet 2009 (soit une augmentation de capital d'un montant nominal de 41 400 833,60 euros).

Capital social suite au remboursement des ORA I T2

Le 28 juillet 2009, conformément aux termes des modalités des ORA I contenues dans la Note d'Opération 2007, Groupe Eurotunnel a procédé au remboursement de la deuxième tranche des ORA I en Actions Ordinaires GET SA 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 présentés 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 Ordinaires GET SA.

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 Ordinaires GET SA, sur la base d'un ratio de remboursement de 25 Actions Ordinaires GET SA 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 Ordinaires GET SA, 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 Ordinaires de GET SA 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 GET SA, avec effet au 1^{er} 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 Ordinaires de GET SA. 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 Ordinaires. Les 9 ORA I T2 qui restaient à présenter au remboursement, l'ont été au cours de l'exercice 2010.

21.1.8 Acquisition par GET SA de ses propres actions

L'assemblée générale des actionnaires tenue le 26 mai 2010 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 2010

Les caractéristiques du nouveau programme de rachat d'actions ont été arrêtées par décision du conseil d'administration en date du 26 mai 2010 et publiées conformément au dispositif de l'article 241-2 du Règlement général de l'AMF. Au titre du programme de rachat d'actions 2010, 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 la présente résolution ne pourra, sur la base du nombre actuel d'actions en circulation, excéder 572,50 millions d'euros ;
- les achats d'actions réalisés par GET SA en vertu du programme de rachat ne peuvent en aucun cas l'amener à détenir, directement ou indirectement, plus de 10 % des actions composant le capital social ;
- 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 2010 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 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 toute autorisation ultérieure.

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 mai 2010

Depuis le 24 mai 2010, GET SA confie à Oddo Corporate Finance la mise en œuvre d'un contrat de liquidité conforme à la Charte de Déontologie établie par l'Association française des marchés financiers et approuvée par

l'AMF par décision du 1^{er} octobre 2008. Le solde figurant au solde du compte de liquidité chez Exane BNP Paribas avant tout transfert à Oddo Corporate Finance s'élevait à :

- 253 149 Actions Ordinaires GET SA ; et
- 797 219,37 euros.

Entre le 1^{er} janvier 2010 et le 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat d'actions, GET SA a procédé au rachat d'un total de 484 000 Actions Ordinaires GET SA au prix moyen par action de 5,95 euros.

Au 31 décembre 2010, au titre du programme de rachat précédent, GET SA détenait⁽³⁾ 14 496 608 de ses propres actions affectées à l'effet, notamment, de remettre des actions à l'occasion de l'exercice de droits attachés à des valeurs mobilières composées (tels que la rémunération complémentaire conditionnelle des TSRA) ou de couvrir des plans d'options d'achat d'actions, dont la mise en place a été approuvée par l'assemblée générale des actionnaires de 2010. Ces actions représentaient 2,71 % du capital social de GET SA, pour un montant nominal total de 5 798 643,20 euros et une valeur évaluée au cours moyen d'acquisition (4,861 euros) de 70 475 123,18 euros hors contrat de liquidité.

Synthèse au 31 décembre 2010	
Pourcentage de capital auto-détenu	2,71 %
Nombre d'actions annulées au cours des vingt-quatre derniers mois	Néant
Nombre de titres détenus en portefeuille	14 496 608
Valeur nette comptable du portefeuille	69 679 280 euros
Valeur de marché du portefeuille	95 387 680,64 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.

⁽³⁾ 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 (150 300 Actions Ordinaires GET SA) et Eurotunnel Trustees Limited (1 463 Actions Ordinaires GET SA).

21.2.3 Droits et obligations attachés aux actions (articles 11 et 37 des statuts de GET SA)

La propriété d'une Action Ordinaire GET SA emporte adhésion aux statuts de GET SA et à toutes les décisions des assemblées générales des actionnaires de GET SA.

Actions Ordinaires GET SA

Outre le droit de vote, chaque Action Ordinaire GET SA 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 Ordinaire GET SA 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. 222-106 et suivants du Code de commerce)

Conformément aux articles L. 222-106 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 des obligations d'information prévues par la réglementation en vigueur. Par ailleurs, les propriétaires de titres mentionnés au 3^{ème} 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'ordre du jour de 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 Ordinaires GET SA libérées des versements exigibles.

Toutefois, un droit de vote double de celui conféré aux autres Actions Ordinaires GET SA eu égard à la quotité du capital qu'elles représentent est attribué, dans les conditions législatives et réglementaires applicables, à toutes les Actions Ordinaires GET SA 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, bénéfiques ou primes d'émission, ce droit de vote double est conféré, dès leur émission, aux Actions Ordinaires GET SA nominatives attribuées gratuitement à un actionnaire à raison d'Actions Ordinaires GET SA 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 Ordinaire GET SA 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. Effet dilutif des Bons 2007

Pour une appréciation de l'effet dilutif des Bons 2007, il convient de se reporter au paragraphe 21.1.6 du présent Document de Référence et à la note S des comptes consolidés figurant au paragraphe 20.3.1 du présent Document de Référence.

21.4. 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 Ordinaires GET SA de façon continue depuis plus de trois mois. Le conseil d'administration de Groupe Eurotunnel SA a décidé, lors de sa réunion du 12 février 2010, de renouveler à l'identique le programme d'avantages tarifaires de GET SA s'achevant le 31 décembre 2010 pour une nouvelle période de trois ans, soit du 1^{er} janvier 2011 au 31 décembre 2013.

Les conditions générales de ce programme d'avantages tarifaires sont disponibles sur le site internet du Groupe www.eurotunnelgroup.com.

CHAPITRE 22 – CONTRATS IMPORTANTS

22.1.	<i>Le Traité de Cantorbéry</i>	228
22.2.	<i>Le Contrat de Concession</i>	228
22.2.1	<i>Tarifs et politique commerciale</i>	229
22.2.2	<i>Rôle de la CIG</i>	229
22.2.3	<i>Pénalités</i>	229
22.2.4	<i>Fin anticipée du Contrat de Concession et indemnités</i>	230
22.2.5	<i>Cession et substitution des prêteurs</i>	230
22.2.6	<i>Fiscalité et partage des bénéfices</i>	231
22.2.7	<i>Litiges</i>	231
22.3.	<i>La Convention d'Utilisation</i>	231
22.4.	<i>Emprunt à Long Terme et conventions annexes</i>	232
22.4.1	<i>Principales stipulations de l'Emprunt à Long Terme</i>	232
22.4.2	<i>Garanties et sûretés attachées à l'Emprunt à Long Terme</i>	236
22.5.	<i>Master Intra-Group Debt Agreement</i>	237

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.

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^{er} 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 jusqu'à l'expiration de la Convention d'Utilisation, à savoir en 2052.

La Convention d'Utilisation précise les conditions sur la base desquelles les Concessionnaires permettent aux trains des Réseaux 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, s'agissant des infrastructures ferroviaires et du 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 Réseaux 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 auxquelles l'exécution 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 équivalentes à celles de la Convention d'Utilisation pour les autres 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 du 27 juin 2007, 20 août 2007, 30 novembre 2007, 31 janvier 2008 et du 13 mai 2009) 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 A₁ libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation britannique ;
- un crédit tranche A₂ libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe, indexé sur l'inflation française ;
- un crédit tranche B₁ libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche B₂ libellé en euros, portant intérêt à un taux fixe ;
- un crédit tranche C₁ libellé en livres sterling, portant intérêt à un taux variable ; et
- un crédit tranche C₂ libellé en euros, portant intérêt à un taux variable.

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 5,41 % 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 d'approximativement 210 millions d'euros par an pour les trois prochaines années (sur la base des taux d'intérêt en vigueur à la date du présent Document de Référence et hors step-up sur les tranches C₁ et C₂ à partir de juin 2012), les échéances de capital ne commençant à être remboursées qu'en juin 2013.

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 A₁ et tranche A₂ 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 B₁ et tranche B₂ débutera six ans après la date de signature du Emprunt à Long Terme.

Le remboursement des crédits tranche C₁ et tranche C₂ débutera respectivement 39 et 34 ans après la date de mise à disposition de ces crédits et s'achèvera le 30 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. La totalité des montants prêtés au titre des Crédits à Long Terme fait l'objet d'un remboursement anticipé obligatoire si une personne (ou un groupe de personnes agissant de concert) vient à détenir des Actions Ordinaires GET SA représentant plus de 50 % du capital de GET SA ou conférant plus de 50 % des droits de vote en assemblée générale. Le seuil de 50 % s'apprécie sur la base du capital entièrement dilué après remboursement ou exercice de tout instrument financier y donnant accès.

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 1,20 jusqu'au

cinquième anniversaire de la mise à disposition des Crédits à Long Terme et ensuite 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. GET SA a respecté le ratio de couverture du service de la dette pour l'année 2010.

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-créanciers 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 1,20 jusqu'au 28 juin 2012 et ensuite 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 ;

- 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 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.

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. Ainsi les paiements à EGP au titre du service de la dette intra-groupe qui résultent notamment de la cession, dans le cadre du Plan de Sauvegarde, de la Dette Tier 3 et des Obligations à EGP et qui doivent, avec les sommes payées par GET SA à EGP en vertu du « *NRS Relationship Agreement* », permettre à EGP de payer les intérêts au titre des ORA, seront subordonnés au paiement des montants dus au titre de l'Emprunt à Long Terme et du Crédit Renouvelable.

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 et EurotunnelPlus Limited (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

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 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 du 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

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 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

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 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.

**CHAPITRE 23 – INFORMATIONS PROVENANT DE TIERS, DECLARATIONS
D'EXPERTS ET DECLARATIONS DES INTERETS**

Néant.

CHAPITRE 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) ou peut être consulté, sur support papier, aux horaires de bureau, au siège social de GET SA (3 rue La Boétie 75008 Paris). Peuvent notamment être consultés :

- les statuts de GET SA ;
- tous rapports, courriers et autres documents, ou informations financières historiques, dont une partie est incluse ou visée dans le présent Document de Référence ;
- les informations financières historiques de GET SA pour chacun des deux exercices précédant la publication du présent Document de Référence.

24.2. Document annuel établi en application de l'article 222-7 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers

En application de l'article 222-7 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, GET SA a établi le tableau ci-dessous listant toutes les informations publiées ou rendues publiques par GET SA depuis le 1^{er} janvier 2010 pour satisfaire aux obligations législatives ou réglementaires en matière d'instruments financiers, d'émetteurs d'instruments financiers et de marchés d'instruments financiers.

L'ensemble des informations figurant dans le tableau ci-dessous⁽¹⁾ peuvent être obtenues sur :

- le site Internet de GET SA (www.eurotunnelgroup.com) en ce qui concerne les communiqués de presse et les présentations financières
- le site Internet de l'Autorité des marchés financiers (www.amf-france.org) ;
- le site Internet du Bulletin des annonces légales et obligatoires (www.lebalo.com) en ce qui concerne les informations qui ont été publiées audit bulletin ; et
- le site Internet « Infogreffe » (www.infogreffe.fr) en ce qui concerne les informations déposées auprès du greffe du Tribunal de commerce de Paris.

	Dates	Informations
1	04/01/2010	Olivier Linchet est nommé Manager Grands Comptes Fret France et Sud Belgique, à compter du 4 janvier 2010
2	13/01/2010	Bilan semestriel du contrat de liquidité
3	20/01/2010	Chiffre d'affaires et trafic d'Eurotunnel en 2009
4	22/01/2010	Bruno de Pontfarcy est nommé Directeur sûreté et coordination opérationnelle, à compter du 20 janvier 2010
5	27/01/2010	Leader mondial du ferroutage, Eurotunnel a transporté le 27 janvier le 15 millionième camion depuis la mise en service du Tunnel sous la Manche, il y a 15 ans
6	28/01/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social
7	11/02/2010	Groupe Eurotunnel est la seule valeur de la zone Euro sélectionnée pour rejoindre l'indice MSCI Global Standard ainsi que l'indice MSCI Growth suite à leur mise à jour le 10 février
8	12/02/2010	Réaction d'Eurotunnel à la publication du rapport Eurostar
9	23/02/2010	Dépôts statuts à jour du 24 novembre 2009
10	23/02/2010	Dépôt acte d'augmentation de capital du 24 novembre 2009

⁽¹⁾ Conformément à l'article 222-7 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers, les informations publiées ou rendues publiques par GET SA à compter du 1^{er} janvier 2009 jusqu'au 3 mai 2010 inclus ont déjà fait l'objet d'une mention dans le tableau de synthèse figurant au sein du Document de Référence 2009.

	Dates	Informations
11	01/03/2010	Depuis 10 ans, Eurotunnel est le meilleur moyen de traverser la Manche avec un animal de compagnie
12	05/03/2010	Eurotunnel signe un accord de prévention et de traitement des risques psycho-sociaux, qui inclut son dispositif antérieur
13	09/03/2010	Résultats annuels 2009
14	15/03/2010	Eurotunnel organise son vingtième exercice « grandeur nature » de sécurité, enjeu fondamental pour le Tunnel
15	18/03/2010	Dépôts statuts à jour du 18 janvier 2010
16	18/03/2010	Dépôt acte d'augmentation de capital du 18 janvier 2010
17	18/03/2010	Dépôt de l'ordonnance de nomination de commissaire à la fusion
18	22/03/2010	Composition du conseil d'administration soumise au vote des actionnaires lors de l'assemblée générale du 26 mai 2010
19	31/03/2010	Avis de réunion de l'assemblée générale mixte
20	12/04/2010	Dépôt acte de projet commun de fusion transfrontalière avec Eurotunnel Group UK PLC
21	12/04/2010	Dépôt acte de projet commun de fusion transfrontalière avec TNU PLC
22	12/04/2010	Avis de projet de fusion avec Eurotunnel Group UK PLC
23	12/04/2010	Avis de projet de fusion avec TNU PLC
24	14/04/2010	Groupe Eurotunnel : réussite des tests nécessaires à la mise en place de nouvelles mesures de sécurité incendie (Station SAFE)
25	19/04/2010	Trafic aérien suspendu : plus de 100 000 passagers ont traversé le tunnel sous la Manche
26	20/04/2010	Eurotunnel inaugure le parc éolien de Coquelles et concrétise encore plus son engagement dans le développement durable
27	22/04/2010	Chiffre d'affaires et trafic de Groupe Eurotunnel au premier trimestre 2010
28	03/05/2010	Nominations chez Eurotunnel
29	05/05/2010	Avis de convocation de l'assemblée générale mixte
30	12/05/2010	Avis de convocation de l'Assemblée Générale Mixte de Groupe Eurotunnel SA et communiqué établi conformément à l'article 12 de l'instruction AMF n° 2005-11 du 13 décembre 2005
31	14/05/2010	Dépôt du rapport du commissaire à la fusion
32	17/05/2010	Pascal Sainson est nommé à la Présidence d'Europorte SAS
33	17/05/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social
34	19/05/2010	Nuage volcanique : changement de comportement des passagers en faveur des moyens de transport plus sûrs
35	25/05/2010	Contrat de liquidité : Cessation et mise en œuvre du Contrat de Liquidité
36	26/05/2010	Assemblée générale mixte de Groupe Eurotunnel SA
37	26/05/2010	Descriptif du programme de rachat d'actions autorisé par l'assemblée générale de Groupe Eurotunnel SA le 26 mai 2010
38	31/05/2010	Programme de rachat d'actions – Déclaration hebdomadaire des transactions sur actions ordinaires propres pour la période du 24/5/2010 au 28/5/2010
39	01/06/2010	Avec l'acquisition de GBRf (GB Railfreight), Groupe Eurotunnel devient un acteur majeur du fret ferroviaire en Europe
40	07/06/2010	Avis d'approbation des comptes sociaux et consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2009 par l'assemblée générale
41	14/06/2010	Programme de rachat d'actions – Déclaration hebdomadaire des transactions sur actions ordinaires propres pour la période du 07/06/2010 au 11/06/2010
42	15/06/2010	Préparation des Jeux Olympiques de Londres en 2012 : Groupe Eurotunnel met à disposition des Pouvoirs publics une base-vie
43	21/06/2010	Groupe Eurotunnel intègre l'indice « CAC Next 20 » de la Bourse de Paris
44	09/07/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social
45	15/07/2010	Programme de rachat d'actions – Déclaration mensuelle des transactions des mois de mai et juin 2010
46	15/07/2010	Bilan semestriel du contrat de liquidité

	Dates	Informations
47	16/07/2010	Des contrôles frontaliers efficaces et plus fluides pour les clients des Navettes d'Eurotunnel
48	19/07/2010	Résultats semestriels : activité soutenue
49	21/07/2010	Eurotunnel fête 250 millions de voyageurs dans le tunnel sous la Manche
50	26/07/2010	Eurotunnel établit un nouveau record en transportant 9 382 voitures de l'Angleterre vers le continent en 24 heures
51	28/07/2010	Eurotunnel récompensé par un sixième Green Flag consécutif, reconnaissance de ses efforts pour la préservation de l'environnement
52	23/08/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social – Communiqué publié le 23 août 2010
53	06/09/2010	Eurotunnel : été record
54	24/09/2010	Dépôt statuts à jour du 26 mai 2010
55	24/09/2010	Dépôt extrait du procès-verbal de nomination d'administrateur et modifications statutaires
56	24/09/2010	Dépôt décision du président augmentation de capital et modifications statutaires
57	29/09/2010	Dépôt extrait du procès-verbal projet commun de fusion transfrontalière ; approbation des projets de fusions avec Eurotunnel Group UK PLC et TNU PLC ; délégations de pouvoirs
58	29/09/2010	Déclaration de conformité fusion Eurotunnel Group UK PLC
59	29/09/2010	Déclaration de conformité fusion TNU PLC
60	12/10/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social
61	13/10/2010	Dépôt extrait du procès-verbal fusion définitive avec Eurotunnel Group UK PLC et TNU PLC ; délégation de pouvoir ; décision d'augmentation
62	13/10/2010	Certificat de légalité d'une fusion transfrontalière (articles L. 236-30 et R. 236-19 du Code de commerce)
63	13/10/2010	Certificat de légalité d'une fusion transfrontalière (articles L. 236-30 et R. 236-19 du Code de commerce)
64	18/10/2010	Chiffre d'affaires et trafic de Groupe Eurotunnel au 3 ^{ème} trimestre 2010
65	28/10/2010	Eurotunnel en tête des enquêtes de satisfaction des clients, devant toutes les entreprises de transport
66	02/11/2010	Eurotunnel reçoit le prix de l'entreprise de transport la plus respectueuse du Développement durable
67	03/11/2010	Eurotunnel et Eurostar cofinancent l'achat de deux unités de dépannage
68	22/11/2010	Dépôt procès-verbal du conseil d'administration délégation de pouvoirs
69	22/11/2010	Dépôt statuts à jour du 7 octobre 2010
70	22/11/2010	Dépôt décision du président augmentation de capital et modifications statutaires
71	22/11/2010	Dépôt statuts à jour du 25 octobre 2010
72	22/11/2010	Dépôt acte de fusion définitive avec Eurotunnel Group UK PLC et TNU PLC, augmentation de capital et modifications statutaires
73	24/11/2010	Avis de la réalisation des fusions transfrontalières et de l'augmentation de capital
74	13/12/2010	Eurotunnel publie les conditions d'accès au Tunnel pour 2012, année des Jeux Olympiques
75	14/12/2010	Eurotunnel, premier opérateur Transmanche à lancer un éco-comparateur carbone
76	23/12/2010	Information mensuelle relative au nombre total des droits de vote et d'actions composant le capital social
77	10/01/2011	Vingt-et-unième exercice « grandeur nature » dans le tunnel sous la Manche : la sécurité, une priorité pour Eurotunnel
78	11/01/2011	Groupe Eurotunnel croit au fret Transmanche ; GBRf établit une liaison entre la Grande-Bretagne (Daventry) et l'Italie (Novare) via la France
79	17/01/2011	Bilan semestriel du contrat de liquidité
80	18/01/2011	Chiffre d'affaires et trafic de Groupe Eurotunnel en 2010

24.3. Autres informations**Analystes et investisseurs**

Responsable : Michael Schuller
Téléphone : + 44 (0) 1303 288719
Email : michael.schuller@eurotunnel.com

Actionnaires individuels

Téléphone : 0810 627 627 (France)
0845 769 7397 (Royaume-Uni)
Email : info.actionnaires@eurotunnel.com

Questions d'ordre général

Email : CommunicationInternet@eurotunnel.com

CHAPITRE 25 – INFORMATIONS SUR LES PARTICIPATIONS

Tableau des participations au 31 décembre 2010

Au cours de l'exercice 2010, le Groupe a acquis l'opérateur de fret britannique GBRf.

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	TOTAL ⁽¹⁾
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	40	60	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	Néant		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
Europorte Services SAS	Tour de Lille, 60 Bd de Turin, 59777 Euralille, Lille France	France	Gestion d'infrastructures ferroviaires		100	100
Société Immobilière et Foncière Eurotunnel SAS	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Développement immobilier ⁽²⁾		100	100
Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale (« CIFFCO »)	1 boulevard de l'Europe, 62231 Coquelles, France	France	Formation professionnelle continue		100	100

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
EuroSco	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 ⁽²⁾	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
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

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
Cheriton Resources 13 Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Société de financement ⁽²⁾		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 ⁽²⁾		100	100
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 ⁽²⁾	100		100
Eurotunnel Developments Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Développement Immobilier ⁽²⁾	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 ⁽²⁾		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

Dénomination sociale	Siège social	Pays	Activités	% du capital et des droits de vote détenus par		TOTAL ⁽¹⁾
				La société holding ⁽¹⁾	Les filiales ⁽¹⁾	
Eurotunnel Trustees Limited	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant		100	100
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 ⁽²⁾		100	100
EurotunnelPlus Gmbh	Axel-Springer- Platz 3, 20355 Hamburg Allemagne	Allemagne	Vente de billet fret ⁽²⁾		100	100
GB Railfreight Limited	15-25 Artillery Lane, London E1 7HA, Royaume Uni	Royaume-Uni	Opérateur de fret ferroviaire		100	100
GET Rail Ltd	UK Terminal Ashford Road Folkestone Kent CT18 8XX Royaume-Uni	Royaume-Uni	Néant	100		100

⁽¹⁾ Hors actions détenues par les administrateurs.

⁽²⁾ Les sociétés indiquées n'ont pas eu d'activité significative en 2010.

Europorte Link a été absorbée par Europorte France par décision de l'assemblée générale extraordinaire du 25 octobre 2010.

CHAPITRE 26 – DEFINITIONS

Actions Ordinaires GET SA	désigne les actions ordinaires de GET 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 le <i>London Stock Exchange</i> ;
AMF	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 ^{er} 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 ;
Bons 2007	désigne les bons de souscription d'Actions Ordinaires GET SA qui ont été admis sur le marché d'Euronext Paris conformément à la Note d'Opération 2007 ;
BRB	désigne British Railways Board ;
CDI	désigne les certificats de dépôt Crest (<i>Crest Depositary Interest</i>) représentant des Actions Ordinaires GET SA ou, le cas échéant, des Bons 2007 ;
CIFFCO	désigne la société par actions simplifiée Centre International de Formation Ferroviaire de la Côte d'Opale ;
CIG	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 ;
Code Afep/Medef 2008	désigne le code de gouvernement d'entreprise des sociétés cotées modifié, établi en décembre 2008 par l'Association française des entreprises privées (Afep) et le Mouvement des entreprises de France (Medef) ;
Comité de Coordination de la Concession	désigne l'organe commun prévu à l'article 18 du Contrat de Concession composé de membres désignés par les Concessionnaires ;
Comité de Sécurité	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 ;
Concession	désigne la concession objet du Contrat de Concession ;
Concessionnaire(s)	désigne FM et CTG, les concessionnaires au titre du Contrat de Concession ;
Contrat de Concession	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 ;
Convention d'Utilisation	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 ;

CTG	désigne The Channel Tunnel Group Limited, une société de droit anglais détenue à 100 % par GET SA ;
Détroit	désigne toute liaison de fret et de passagers reliant Douvres, Folkestone ou Ramsgate à Calais, Boulogne-sur-Mer, Ostende ou Dunkerque ;
Dette	désigne la dette résultant de l'Emprunt à Long Terme ;
Document de Référence	désigne le présent document de référence relatif à GET SA ;
Document de Référence 2007	désigne le document de référence relatif à GET SA enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 15 avril 2008 sous le numéro R. 08-024 ;
Document de Référence 2008	désigne le document de référence relatif à GET SA enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 16 avril 2009 sous le numéro R. 09-018 ;
Document de Référence 2009	désigne le document de référence relatif à GET SA enregistré par l'Autorité des marchés financiers le 6 mai 2010 sous le numéro R. 10-034 ;
EFL	désigne Eurotunnel Finance Limited, une société de droit anglais détenue à 79 % par TNU PLC et à 21 % par FM ;
EGP	désigne Eurotunnel Group UK PLC, une société de droit anglais absorbée le 31 octobre 2010 par GET SA ;
Emprunt à Long Terme	désigne l'emprunt à long terme dont les principales caractéristiques sont décrites au paragraphe 22.4.1 du présent Document de Référence ;
Entreprise(s) Ferroviaire(s)	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 ;
EPF	désigne Europorte France SAS ;
EPP	désigne Europorte Proximité SAS ;
EPS	désigne Europorte Services SAS ;
ESGIE	désigne Eurotunnel Services GIE ;
ESL	désigne Eurotunnel Services Limited ;
Etats	désigne la République française et le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord ;
Europorte SAS	désigne la société Europorte, société holding de l'ensemble des sociétés Europorte ;
Europorte	désigne l'ensemble des activités d'opérateur fret ferroviaire et connexes, exercées par Europorte SAS, ses filiales et Europorte Services SAS ;
Eurostar	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 ;
FM	désigne France Manche SA, société Concessionnaire de droit français détenue à 100 % par GET SA ;
GBRf	désigne GB Railfreight Limited, une société de droit anglais détenue à 100 % par Europorte SAS ;
GET SA	désigne la société Groupe Eurotunnel SA ;
Groupe Eurotunnel / le Groupe	désigne le groupe de sociétés constitué de GET SA et de ses filiales ;

GSM-R	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 ;
High Speed 1 / HS1	désigne la ligne à grande vitesse et ses infrastructures, entre Londres et l'extrémité britannique du Tunnel ;
Incendie de septembre 2008	désigne l'incendie qui s'est déclaré le 11 septembre 2008 à bord d'une Navette Camions circulant dans le tunnel ferroviaire nord ;
Intervalle	désigne les parties de chaque tunnel ferroviaire comprises entre le portail d'entrée et une Traversée Jonction, ou entre les deux Traversées-Jonctions ;
Liaison Fixe	désigne la liaison fixe transmanche ;
Lift-On / Lift-Off	désigne la méthode de chargement vertical à l'aide de grues (conteneurs et caisses mobiles), autrement dénommée « levage » ;
Navettes	désigne les Navettes Camions et les Navettes Passagers ;
Navettes Camions	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Camions ;
Navettes Passagers	désigne les Navettes utilisées par Groupe Eurotunnel pour le Service Navettes Passagers ;
Network Statement	désigne le document publié annuellement par Eurotunnel et précisant les conditions d'accès à son réseau ferroviaire ;
Note d'Opération 2007	désigne 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 ;
ORA	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 ;
ORA I	désigne la première série d'ORA divisée en trois tranches : T1, T2 et T3 ;
ORA II	désigne la deuxième série d'ORA constituée d'une seule tranche ;
Procédure de Sauvegarde	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 ;
Rémunération Complémentaire Conditionnelle	désigne la rémunération complémentaire conditionnelle devant être payée à ceux des souscripteurs initiaux de TSRA qui auront conservé leurs TSRA jusqu'à la date de leur remboursement en Actions Ordinaires Nouvelles puis les Actions Ordinaires nouvelles émises en remboursement de leurs TSRA jusqu'au 6 mars 2011 et qui sera égale, à 5,4 Actions Ordinaires supplémentaires ;
Réseaux	désigne, ensemble, la SNCF et BRB ;
RFF	désigne Réseau Ferré de France, EPIC propriétaire et le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en France ;
Roll-On / Roll-Off	désigne la méthode de chargement horizontal sur roues (camions et remorques), autrement dénommée « roulage » ;

SAFE	désigne les stations d'attaque contre le feu, zones aménagées du Tunnel destinées à faciliter la maîtrise d'incendie ;
Service Navettes	désigne le Service de Navettes Passagers et le Service de Navettes Camions ;
Service Navettes Camions	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 ;
Service Navettes Passagers	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 ;
Services de Trains de Fret	désigne les services de trains de marchandises entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni exploités par des entreprises ferroviaires telles que la SNCF et DB Schenker Rail UK (anciennement EWS) ;
SGS	désigne le « Système de Gestion de la Sécurité » ;
SNCB	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ;
SNCF	désigne la Société Nationale des Chemins de Fer Français ;
Système	désigne l'ensemble formé par le Tunnel ainsi que les terminaux, les équipements fixes et les installations annexes ;
TNU	désigne le groupe de sociétés constitué de TNU SA et de TNU PLC ;
TNU PLC	désigne la société TNU PLC, anciennement Eurotunnel P.L.C. absorbée par GET SA le 31 octobre 2010 et corrélativement dissoute ;
TNU SA	désigne la société TNU SA, anciennement Eurotunnel SA, absorbée par GET SA le 6 mai 2009 et corrélativement dissoute ;
Traité de Cantorbéry	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 ;
Traversée-Jonction	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 ;
TSRA	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 ;
Tunnel	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 PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA SOCIETE GROUPE EUROTUNNEL SA

Aux actionnaires,

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 2010.

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 le 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.

ANNEXE I : RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES ETABLI EN APPLICATION DE L'ARTICLE
L. 225-235 DU CODE DE COMMERCE, SUR LE RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE LA SOCIETE GROUPE EUROTUNNEL SA

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.

Fait à La Défense et à Courbevoie, le 03 mars 2011

Les Commissaires aux Comptes

KPMG

Mazars

Fabrice Odent

Thierry de Bailliencourt

Philippe Cherqui

Jean-Marc Deslandes

ANNEXE II RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET ENGAGEMENTS REGLEMENTES

Aux actionnaires,

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 à l'approbation de l'assemblée générale

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.

- **MoU (« Memorandum of Understanding »), protocole posant le cadre des règles de fonctionnement du consortium constitué pour la soumission à l'offre d'acquisition de High Speed One ;**

Le Conseil d'administration du 18 juin 2010 a autorisé la signature du protocole d'accord entre GET SA et GSIP, son actionnaire direct, les administrateurs intéressés, MM. Hugh Lopic et Philippe Camu, s'étant abstenus de voter. La proposition du consortium pour l'acquisition de High Speed One n'ayant pas abouti, la décision a été prise de dissoudre le consortium constitué avec GS Global Infrastructure Partners II, L.P et Infracapital Partners LP ("Infracapital"), géré par M&G Investment Management Limited ("M&G").

Cette convention est sans incidence sur les comptes annuels de GET SA pour l'exercice clos le 31 décembre 2010.

- **Pacte d'actionnaires "Convention d'Investissement et Pacte d'actionnaires se rapportant à GB Speedrail Ltd", constitué pour la soumission à l'offre d'acquisition de High Speed One**

Le Conseil d'administration du 22 octobre 2010 a autorisé la signature du Pacte d'actionnaires "Convention d'Investissement et Pacte d'actionnaires se rapportant à GB Speedrail Ltd", les administrateurs intéressés, MM. Hugh Lopic et Philippe Camu, s'étant abstenus de voter.

La proposition du consortium pour l'acquisition de High Speed One n'ayant pas abouti, le pacte d'actionnaires n'a pas été signé.

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.

- **Contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement »**

La mise en place de la restructuration financière puis de la simplification de la structure du Groupe, entre 2007 et 2009, a généré des créances et des dettes entre les différentes filiales du Groupe Eurotunnel. Le 8 mars 2010, GET SA, EGP, FM, CTG et TNU PLC 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 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.

En application de ce contrat, l'intégralité des prêts intra-groupe, à l'exception de l'Emprunt Obligataire Amendé (EOA) entre GET SA, FM et CTG, et de la créance détenue par EGP sur GET SA au titre de la cession de l'EOA, 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. Conformément aux stipulations du contrat MIGDA, ces conditions financières sont applicables depuis le 1^{er} janvier 2009, à l'exception des intérêts relatifs au « funding loans » dont la date d'application est le 1^{er} janvier 2010.

Les effets de cette convention sur les comptes annuels de l'exercice 2010 de GET SA sont précisés pour chacune des conventions concernées ci-dessous.

- **Contrat de transfert entre Groupe Eurotunnel SA (GET SA) et EGP portant sur des créances dues par Eurotunnel Finance Limited (EFL) à Eurotunnel Group UK PLC (EGP) et intitulé « Deed of Assignment (Assignment of EFL debt from EGP to Groupe Eurotunnel SA) ».**

Le 28 juin 2007, GET SA et sa filiale Eurotunnel Group UK Plc (EGP) ont conclu un contrat de droit anglais relatif à l'émission des obligations remboursables en actions (les ORA), par lequel EGP s'est engagée à émettre les ORA, sur instruction de GET SA, selon les modalités et conditions précisées dans le *NRS Relationship Agreement* relatif aux modalités d'émission des ORA.

En complément des créances subsistant au titre du *NRS Relationship Agreement* permettant d'assurer la libération de la valeur nominale de l'ensemble des actions ordinaires GET SA à émettre en remboursement des ORA encore en circulation, EGP a cédé à GET SA des créances sur une autre société du Groupe, Eurotunnel Finance Limited (EFL), dans le cadre de la conclusion le 24 novembre 2009 d'un contrat intitulé « *Deed of Assignment (Assignment of EFL debt from EGP to GET SA)* » (le *Deed of Assignment EFL debt*).

Les conditions financières de cette convention ont été modifiées par le contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement ».

Sur l'exercice 2010, le produit des intérêts comptabilisé dans les comptes annuels de GET SA s'élève à 683 milliers d'euros. Au 31 décembre 2010, la créance de GET SA sur EFL s'élève à 44 314 milliers d'euros y compris les intérêts courus.

Sur l'exercice 2010, la charge d'intérêts comptabilisée dans les comptes annuels de GET SA sur la dette envers EGP est de 250 milliers d'euros. La dette envers EGP est éteinte depuis l'absorption de EGP par GET SA intervenue par voie de fusion le 31 octobre 2010.

- **« 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 GET SA**

Aux termes d'un document intitulé « Letter of Instruction » mis en place le 28 juin 2007 (la *Lettre d'Instruction*), les sociétés The Channel Tunnel Group Limited (CTG), EFL, France Manche S.A. (FM), TNU SA, TNU PLC, Eurotunnel

Services GIE, Eurotunnel Services Limited, 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'« *Interc Creditor 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 2010.

- **Contrat de transfert portant sur l'emprunt obligataire amendé « Restated Bonds Facility » et intitulé « Deed of assignment » (Assignment of Amended Bond Debt from EGP to GET SA) entre GET SA et EGP**

Dans le contexte de la simplification de la structure du groupe Eurotunnel en 2009, EGP a transféré à GET SA les créances au titre d'un contrat intitulé « *Restated Bonds Facility* » (l'Emprunt Obligataire Amendé ou l'EOA). En effet, au terme d'un accord intitulé « *Master Amendment and Termination Deed* » en date du 28 juin 2007 intervenu entre les sociétés EFL (CTG, étant devenu le débiteur, suite à la conclusion d'une novation par changement de débiteur) et FM en qualité d'emprunteurs et, entre autres parties, EGP en qualité de prêteur, EGP était créancière des concessionnaires.

Le 5 mai 2009, EGP et GET SA ont conclu un contrat intitulé « *Deed of assignment* » (Assignment of Amended Bond Debt from EGP to GET SA) (le *Deed of assignment* EOA) portant sur le transfert par EGP, en sa qualité de créancier, de l'EOA à GET SA.

Les conditions financières de cette convention ont été modifiées par le contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « *Master Intra-Group Debt Agreement* ».

Sur l'exercice 2010, le produit des intérêts comptabilisé dans les comptes annuels de GET SA s'élève à 5 014 milliers d'euros au titre de la créance sur FM et à 3 815 milliers d'euros au titre de la créance sur CTG.

Au 31 décembre 2010, les créances détenues sur FM et CTG s'élèvent respectivement à 1 162 378 milliers d'euros et 282 280 milliers d'euros, y compris les intérêts courus.

- **Deux contrats intra-groupe intitulés « Intra-group indebtedness agreement (CTG Amended Bond Debt Purchase Price) » portant sur la partie de la créance correspondant à l'EOA dont l'emprunteur est CTG et « Intra-group indebtedness agreement (FM Amended Bond Debt Purchase Price) » portant sur la partie de la créance correspondant à l'EOA dont l'emprunteur est FM**

Dans le cadre du transfert par EGP à GET SA des créances résultant d'un contrat intitulé « *Restated Bonds Facility* » (l'EOA) il était prévu que le prix ne serait pas immédiatement payé par GET SA. Préalablement au transfert de l'EOA, une novation par changement de débiteur est intervenue, aux termes de laquelle CTG est devenue débiteur au titre de l'EOA à la place d'EFL.

En conséquence du transfert de l'EOA, EGP est venue à détenir une créance sur GET SA d'un montant égal à la valeur de l'EOA dont les emprunteurs sont d'une part FM pour un montant de 1 415 572 814 euros et d'autre part CTG pour un montant de 813 096 073 livres sterling.

Les conditions relatives à cette créance ont été formalisées dans deux contrats de reconnaissance de dette intra-groupe. Le premier, intitulé « *Intra-group indebtedness agreement (CTG Amended Bond Debt Purchase Price)* », porte sur la partie de la créance correspondant à l'EOA dont l'emprunteur est CTG. Le second, intitulé « *Intra-group*

indebtedness agreement (FM Amended Bond Debt Purchase Price) » porte sur la partie de la créance correspondant à l'EOA dont l'emprunteur est FM.

Les conditions financières de cette convention ont été modifiées par le contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement ».

Sur l'exercice 2010, la charge d'intérêts comptabilisée dans les comptes annuels de GET SA au titre de la dette envers EGP est de 7 480 milliers d'euros. La dette envers EGP est éteinte depuis l'absorption de EGP par GET SA intervenue par voie de fusion le 31 octobre 2010.

- **Contrat d'acquisition d'actions intitulé « Share purchase agreement (TNU Units comprised of TNU PLC and TNU SA shares) » entre GET SA en qualité d'acquéreur et EGP en qualité de vendeur**

En vertu d'un contrat intitulé « *Share purchase agreement (TNU Units comprised of TNU PLC and TNU SA shares)* », GET SA a acquis le 31 mars 2009, auprès de EGP 23 464 395 474 Unités TNU correspondant à 23 464 395 474 actions représentant 90,21 % du capital et des droits de vote de TNU PLC et 23 464 395 474 actions représentant 90,21 % du capital et des droits de vote de TNU SA, pour un prix global de 564 407 411,49 euros donnant naissance à une créance de EGP sur GET SA pour un même montant.

A la suite de l'absorption de TNU SA par GET SA en 2009, les titres TNU SA acquis pour un montant de 132 422 132 euros par GET SA auprès de EGP avaient été annulés sur l'exercice 2009.

A la suite de l'absorption de TNU PLC par GET SA intervenue par voie de fusion sur l'exercice 2010, les titres TNU PLC acquis par GET SA auprès d'EGP pour un montant de 431 985 milliers d'euros ont été annulés.

- **Deux contrats intra-groupe conclus entre GET SA et EGP en conséquence de l'acquisition par GET SA d'Unités TNU et intitulés respectivement « Intra-group indebtedness agreement (TNU SA Purchase Price) » et « Intra-group indebtedness agreement (TNU PLC Purchase Price) »**

En conséquence de l'acquisition par GET SA des actions TNU SA et TNU PLC, aux termes du contrat intitulé « *Share purchase agreement (TNU Units comprised of TNU PLC and TNU SA shares)* », EGP est venue à détenir une créance sur GET SA d'un montant de 564 407 411,49 euros se décomposant d'une part d'une somme de 132 422 133,06 euros correspondant à la cession des 23 464 395 474 actions TNU SA, et d'autre part d'une somme de 359 987 732,02 livres sterling correspondant à la cession des 23 464 395 474 actions TNU PLC. En effet, le prix de cession des Unités n'a pas été payé par GET SA à EGP.

Les conditions relatives à ces deux créances ont été formalisées dans deux contrats intra-groupe conclus le 31 mars 2009 entre GET SA, en qualité de débiteur, et EGP, en qualité de créancier. Le premier, intitulé « *Intra-group indebtedness agreement (TNU SA Purchase Price)* », porte sur la partie de la créance née de la cession des Unités TNU, correspondant aux 23 464 395 474 actions TNU SA composant les Unités TNU. Le second, intitulé « *Intra-group indebtedness agreement (TNU PLC Purchase Price)* », porte sur la partie de la créance née de la cession des Unités TNU, correspondant aux 23 464 395 474 actions TNU PLC composant les Unités TNU.

Les conditions financières de cette convention ont été modifiées par le contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement ».

Sur l'exercice 2010, la charge d'intérêts comptabilisée dans les comptes annuels de GET SA au titre de ces dettes envers EGP est de 6 851 milliers d'euros. Ces dettes envers EGP sont éteintes depuis l'absorption de EGP par GET SA intervenue par voie de fusion le 31 octobre 2010.

- **Contrat de prêt Intra-Groupe intitulé « Prêt Intra-Groupe » entre GET SA et EGP**

A la suite de l'augmentation de capital en deux phases réalisée au cours de l'exercice 2008 par GET SA afin de financer le remboursement anticipé en espèces des Obligations Remboursables en Actions II (ORA II), GET SA a consenti à sa filiale EGP un prêt (le « Prêt Intra-Groupe »), de 1 658 876 385 euros de nominal pour permettre à EGP, en sa qualité d'émetteur des ORA, de procéder au remboursement des ORA II et d'un bloc d'ORA I.

Les montants perçus par EGP au titre de l'« Additional Value », soit la différence entre la valeur nominale des actions émises par GET SA, dans le cadre du remboursement des ORA, et le montant nominal des ORA remboursées par EGP, viennent s'ajouter au « Prêt Intra-Groupe » entre GET SA et EGP.

Les conditions financières de cette convention ont été modifiées par le contrat d'harmonisation des conditions financières des prêts intra-groupes intitulé « Master Intra-Group Debt Agreement ».

Sur l'exercice 2010, le produit d'intérêts comptabilisé dans les comptes annuels de GET SA au titre de la créance sur EGP est de 25 172 milliers d'euros. La créance sur EGP est éteinte depuis l'absorption de EGP par GET SA intervenue par voie de fusion le 31 octobre 2010.

- **Deed of Indemnity au profit de Law Debenture Trustees Limited**

Le 26 juin 2007, a été conclu par EGP, FM et Law Debenture, et, en qualité de garants par GET SA, TNU SA, TNU PLC, CTG et Eurotunnel Plus Limited, un *deed of indemnity* 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. Le *Deed of Indemnity* 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 2010.

- **Deed of Indemnity au profit des Agents de CALYON, HSBC Bank Plc et Clemet SAS**

Le 28 juin 2007, a été conclu par GET SA, FM, CTG et EGP un Acte d'Indemnisation des Agents, afin de les indemniser contre tout 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 2010.

- **Accord Inter-Créanciers**

Le Prêt à Long Terme prévoit la conclusion par GET SA de l'Accord Inter-Créanciers qui est un accord 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, EGP, TNU SA, TNU PLC, FM, Eurotunnel Finance Limited, 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 2010.

ANNEXE II : RAPPORT SPECIAL DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES CONVENTIONS ET
ENGAGEMENTS REGLEMENTES

Fait à La Défense et à Courbevoie, le 3 mars 2011

Les Commissaires aux Comptes

KPMG Audit

Mazars

Fabrice Odent

Thierry de Bailliencourt

Philippe Cherqui

Jean-Marc Deslandes

ANNEXE III 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)
1	Personnes responsables	chapitre 1
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
2	Contrôleurs légaux des comptes	chapitre 2
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
3	Informations financières sélectionnées	chapitre 3
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
4	Facteurs de risques	chapitre 4
5	Informations concernant l'émetteur	chapitre 5
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>Evénements 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
6	Aperçu des activités	chapitre 6
6.1	Principales activités	section 6.1

N°	LIBELLE DES RUBRIQUES FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT	CHAPITRE(S)/SECTION(S)
6.1.1	<i>Nature des opérations effectuées par l'émetteur et ses principales activités</i>	sections 6.2 et 6.3
6.1.2	<i>Nouveau produit ou service important lancé sur le marché</i>	section 6.3
6.2	Principaux marchés	section 6.2
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 6.9
6.5	Éléments sur lesquels est fondée toute déclaration de l'émetteur concernant sa position concurrentielle	section 6.4
7	Organigramme	chapitre 7
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
8	Propriétés immobilières, usines et équipements	chapitre 8
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 6.10 et 8.2
9	Examen de la situation financière et du résultat	chapitre 9
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 ⁽¹⁾
9.2	Résultat d'exploitation	section 9.2
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>Evolution 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
10	Trésorerie et capitaux	chapitre 10
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

⁽¹⁾ 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 2009 a été incorporé par référence dans le présent Document de Référence. Il figure aux pages 51 à 56 du Document de Référence 2009.

N°	LIBELLE DES RUBRIQUES FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT	CHAPITRE(S)/SECTION(S)
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
11	Recherche et développement, brevets et licences	chapitre 11
	Description des politiques de recherche et développement appliquées par l'émetteur et coût des activités de recherche et développement sponsorisées par l'émetteur	
12	Information sur les tendances	chapitre 12
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	section 12
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	section 12
13	Prévisions ou estimations du bénéfice	chapitre 13
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
14	Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale	chapitre 14
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 section 18.1 et chapitre 19
15	Rémunération et avantages des personnes visées au point 14.1	chapitre 15

N°	LIBELLE DES RUBRIQUES FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT	CHAPITRE(S)/SECTION(S)
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
16	Fonctionnement des organes d'administration et de direction	chapitre 16
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 16.7
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 16.11
17	Salariés	chapitre 17
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	section 17.1
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	sections 17.4 et 14.5
17.3	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	section 17.5
18	Principaux actionnaires	chapitre 18
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
19	Opérations avec des apparentés	chapitre 19
20	Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur	chapitre 20
20.1	Informations financières historiques	sections 20.1 et 20.3
20.2	Informations financières <i>pro forma</i>	néant
20.3	Etats financiers annuels (comptes sociaux et comptes consolidés)	section 20.3
20.4	Vérification des informations financières historiques annuelles	section 20.4

N°	LIBELLE DES RUBRIQUES FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT	CHAPITRE(S)/SECTION(S)
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
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	section 20.6
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
21	Informations complémentaires	chapitre 21
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>	paragrapes 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
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

N°	LIBELLE DES RUBRIQUES FIGURANT DANS LE RÈGLEMENT	CHAPITRE(S)/SECTION(S)
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
22	Contrats importants	chapitre 22
23	Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts	chapitre 23
24	Documents accessibles au public	chapitre 24
25	Informations sur les participations	chapitre 25
	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 IV TABLE DE RECONCILIATION

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	REFERENCE
I	RAPPORT DE GESTION	
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 consolidés 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 consolidés 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
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

N°	INFORMATION	REFERENCE
I	RAPPORT DE GESTION	
13	Rémunération totale et avantages de toute nature versés à chaque mandataire social durant l'exercice écoulé ⁽¹⁾	chapitre 15
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 16.8
16	Indicateurs clés en matière environnementale et sociale	chapitre 17 et section 6.10
17	Informations sociales : <ul style="list-style-type: none"> • Effectif total, embauches (CDD et CDI), difficultés éventuelles de recrutement, licenciements et leurs motifs, heures supplémentaires, main d'œuvre extérieure à GET SA • Le cas échéant, informations relatives au plan de réduction des effectifs et de sauvegarde de l'emploi, aux réembauches et aux mesures d'accompagnement • Organisation du temps de travail, durée de celui-ci pour les salariés à temps plein et à temps partiel, absentéisme • Rémunérations et évolution de celles-ci, charges sociales, application des dispositions des dispositions du Code du travail relatives à l'intéressement, la participation et les plans d'épargne salariale, l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes • Relations professionnelles et bilan des accords collectifs • Conditions d'hygiène et de sécurité • Formation • Emploi et insertion des travailleurs handicapés • Œuvres sociales • Importance de la sous-traitance et manière dont GET SA promeut auprès de ses sous-traitants et s'assure du respect par ses filiales des dispositions des conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail • Manière dont GET SA prend en compte l'impact territorial de ses activités en matière d'emploi et de développement régional • Relations entretenues par GET SA avec les associations d'insertion, les établissements d'enseignement, les associations de défense de l'environnement, les associations de consommateurs et les populations riveraines • Manière dont les filiales étrangères de GET SA prennent en compte l'impact de leurs activités sur le développement régional et les populations locales 	<p>chapitre 17</p> <p>paragraphes 17.1.1 et 17.1.3</p> <p>sans objet</p> <p>paragraphes 17.1.3 et 17.1.4</p> <p>paragraphe 17.1.6 et sections 17.4 et 17.5</p> <p>paragraphe 17.3.1</p> <p>section 17.2</p> <p>paragraphe 17.1.5</p> <p>paragraphe 17.1.7</p> <p>section 17.6</p> <p>paragraphe 17.1.3</p> <p>paragraphe 17.1.2</p> <p>section 6.10 et paragraphe 17.1.2</p> <p>section 6.10</p>
18	Etat de la participation des salariés au capital social	section 17.5

⁽¹⁾ 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	REFERENCE
I	RAPPORT DE GESTION	
19	<p>Informations environnementales :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Consommation de ressources en eau, matières premières et énergie avec, le cas échéant, les mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique, recours aux énergies renouvelables, conditions d'utilisation des sols, rejets dans l'air, l'eau et le sol affectant gravement l'environnement, nuisances sonores ou olfactives, déchets • Mesures prises pour limiter les atteintes à l'équilibre biologique, aux milieux naturels, aux espèces animales et végétales protégées • Démarches d'évaluation ou de certification entreprises en matière d'environnement • Mesures prises, le cas échéant, pour assurer la conformité de l'activité de GET SA aux dispositions législatives et réglementaires applicables en cette matière • Dépenses engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de GET SA sur l'environnement • Existence au sein de GET SA de services internes de gestion de l'environnement, formation et information des salariés sur l'environnement, moyens consacrés à la réduction des risques pour l'environnement, organisation mise en place pour faire face aux accidents de pollution ayant des conséquences au-delà des établissements de GET SA • Montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement⁽²⁾ • Montant des indemnités versées au cours de l'exercice en exécution d'une décision judiciaire en matière d'environnement et actions menées en réparation de dommages causés à celui-ci • Objectifs que GET SA assigne à ses filiales à l'étranger en matière d'environnement 	<p>sections 6.10 et 8.2 section 4.5.4</p> <p>sections 6.10 et 4.2</p> <p>section 6.10</p> <p>section 6.10</p> <p>section 6.10</p> <p>paragraphes 6.10, 16.2.3 et 16.10.2</p> <p>sans objet</p> <p>sans objet</p> <p>section 6.10 et 4.2</p>
20	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, 6.6 et 6.7
21	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
22	Aliénations d'actions intervenues à l'effet de régulariser les participations croisées	sans objet
23	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

⁽²⁾ Sauf si cette information est de nature à causer un préjudice sérieux à GET SA dans un litige en cours.

N°	INFORMATION	REFERENCE
I	RAPPORT DE GESTION	
24	Injonctions ou sanctions pécuniaires pour pratiques anticoncurrentielles	sans objet
25	Eléments susceptibles d'avoir une incidence en cas d'offre publique : <ul style="list-style-type: none"> • Structure du capital de GET SA • 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 • 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 • Liste des détenteurs de tout titre comportant des droits de contrôle spéciaux et description de ceux-ci • Mécanismes de contrôle prévus dans un éventuel système d'actionnariat du personnel, quand les droits de contrôle ne sont pas exercés par ce dernier • 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 • Règles applicables à la nomination et au remplacement des membres du conseil d'administration ainsi qu'à la modification des statuts de GET SA • Pouvoirs du conseil d'administration, en particulier l'émission ou le rachat d'actions • Accords conclus par GET SA modifiés ou prenant fin en cas de changement de contrôle • 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 	<p>section 18.1 et paragraphe 21.1.8</p> <p>paragraphes 21.1.2, 21.2.3, 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 16.2.1 et 21.1.8</p> <p>paragraphe 22.4.1</p> <p>néant</p>
26	Mode de direction générale de GET SA (uniquement en cas de modification)	sans objet
27	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	section 21.1.6
28	Informations sur les programmes de rachat d'actions ⁽³⁾	paragraphe 21.1.8
29	Tableau récapitulatif des délégations en cours de validité en matière d'augmentation de capital	paragraphe 21.1.6
30	Tableau des résultats de GET SA au cours des cinq derniers exercices	section 20.10
31	Montant des dividendes distribués au cours des trois derniers exercices	section 20.7

⁽³⁾ 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	REFERENCE
II RAPPORT FINANCIER ANNUEL		
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 Déclaration des personnes assumant la responsabilité du rapport de gestion	Il convient de se référer au rapport de gestion visé au I ci-dessus et notamment les rubriques 4, 5, 7, 8, 25, 28 et 29 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 16.2, 16.3, 16.4, 16.5, 16.6, 16.10, 16.11 et 16.12
8	Rapport des commissaires aux comptes sur les procédures de contrôle interne	annexe I
9	Liste de l'ensemble des informations publiées par GET SA ou rendues publiques au cours des 12 derniers mois	chapitre 24
III AUTRES RAPPORTS		
1	Rapport spécial des commissaires aux comptes sur les conventions réglementées	annexe II