



# DOSSIER DE PRESSE

6 MAI 2024



## **SOMMAIRE**

- 1. Le Tunnel sous la Manche, une infrastructure unique au monde !**
- 2. 30 ans d’Eurotunnel en 10 dates clefs**
- 3. Les chiffres clefs d’Eurotunnel**
- 4. Getlink, clef de voûte de la décarbonation des échanges entre l’Europe continentale et le Royaume-Uni**
  - 1994-2024 – 30 ans de connexion Transmanche
  - Le Tunnel sous la Manche – Un ouvrage unique en pleine mutation technologique
  - La frontière intelligente : innovations et digitalisation des services
  - Un réseau ferroviaire hautement capacitaire et ouvert à tous les opérateurs ferroviaires
  - Le leadership climatique du groupe Getlink
- 5. Contacts presse**
- 6. Fiches techniques**
- 7. Plans des terminaux d’Eurotunnel**



## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE, UNE INFRASTRUCTURE UNIQUE AU MONDE !

Le 6 mai 1994, François Mitterrand, président de la République française et Sa Majesté la Reine Elizabeth II inaugurent le tunnel sous la Manche. L'événement réunit à Coquelles et Folkestone plus de 4 000 invités et 1 200 journalistes venus de tous les continents. Ils sont quelques-uns des 2 800 "Eurotunnéliens" français et britanniques, "citoyens du tunnel" qui comme certains aiment se définir, à avoir contribué à faire de ce moment historique, une réussite. Parmi eux, Catherine Jacob, membre d'équipage Polyvalente Superviseur Opérationnel et Commercial, a accueilli Elizabeth II à sa sortie de l'Eurostar, Laurence Palfart, Responsable des standards de services, a tenu le ruban coupé par la Reine et le président de la République, Willy Crooks, conducteur de train, a conduit la navette qui les a transportés, dans la Rolls Royce royale, jusqu'au terminal de Folkestone. « It was pioneering and the World was watching\* » comme le dit si justement Mike Cremin, Operations Duty Manager.



*La Reine Elisabeth II et le président de la République François Mitterrand à bord d'une Rolls Royce Royale qui effectue la première traversée du Tunnel sous la Manche*

Cette foule, réunie autour des deux Chefs d'Etat et des dirigeants de l'entreprise, est à la hauteur de la vision et des volontés politiques britanniques et françaises qui, en signant le 12 février 1986 le Traité de Cantorbéry, ont permis à ce rêve presque bicentenaire de devenir une réalité. **Elle est à la hauteur de l'exploit humain et technologique que fut ce « chantier du siècle » tout juste achevé. Elle est à la hauteur, enfin, des promesses de transformation profonde des économies françaises, britanniques et européennes et de la vie de millions de chauffeurs routiers et voyageurs du transmanche que portent ces 35 minutes de traversée à bord des navettes LeShuttle, du passage des trains grande-vitesse qui permettra bientôt de relier Londres à Paris et Bruxelles en moins de 2 heures, et du passage**

sans rupture de charge de trains de marchandises entre les sites industriels de Grande-Bretagne, ceux d'Europe et jusqu'en Chine !

Ce 6 mai 1994, six années se sont écoulées depuis que « Brigitte », le premier des 11 tunneliers géants, a entamé sa descente au fond du Puits de Sangatte, « là où tout a commencé », pour engager 40 mètres sous terre, le « chantier du siècle ». Cette ère des « Bâtisseurs », est fondatrice de l'esprit Eurotunnel et de l'attachement viscéral à l'entreprise dont témoignent les « plus que trentenaires en ancienneté » qui ont choisi de poursuivre l'aventure après la fin du chantier.



*Le chantier du siècle !*

L'esprit hérité des Bâtisseurs est fait de la conscience commune de contribuer à une aventure unique qui soude toujours aujourd'hui les équipes d'Eurotunnel, dans tous les métiers. D'abord Chantier du Siècle, « **notre tunnel** » a été érigé au rang de **7<sup>e</sup> merveille du monde moderne**. « Il est connu jusque dans le Missouri ! » nous raconte Lucas Bourelle, Contrôleur EMS (Engineering Management System) au RCC (Rail Control Centre – le centre de contrôle ferroviaire), qui y a vécu un temps.

Ce caractère unique s'étend bien au-delà. Chacun le redécouvre, l'entretient, le transmet depuis plus de 30 ans dans ses missions, ses process, ses gestes métiers.

**Car chez Eurotunnel, l'unique est partout. Et chaque nouveau développement est une première à célébrer !**

Il s'est diffusé, il a infusé, dès la fin du chantier. Les quelques mois de « commissioning\* » qui ont précédé l'arrivée des premiers clients Fret le 26 juillet 1994, puis celles des passagers en novembre 1994, enfin le premier Eurostar le 14 novembre sont eux aussi fondateurs de l'esprit Eurotunnel. Une période frénétique qui a marqué à jamais celles et ceux qui sont arrivés cette année-là, ces « Trentos » que nous célébrons en 2024. Tous se souviennent de ce qu'ils ont ressenti en apprenant que leur candidature était retenue et l'intensité de ces premiers mois. C'est d'abord l'immense fierté d'« en être », d'avoir été choisi parmi des centaines de candidats, puis les mois de formation, parfois loin de

Coquelles, en Allemagne ou en Italie comme Philippe Gras, Chef de projet informatique, l'a vécu dans les ateliers de Fiat-Breda, la peur d'échouer aux tests et le soulagement de les réussir et de poursuivre l'aventure. C'est la chance inouïe pour Graham Hallett, Leader Process & Certification – Equipages UK, de conduire l'un des tout premiers trains, une locomotive Brush, depuis Coquelles jusque Folkestone, et celle de vivre les premiers essais de navettes pour Pascal Saelens, Technicien dépannage, puis celle des premières traversées « avant tout le monde » comme Alain Fontaine, superviseur logistique Equipement et Transport, et sa fille Anaïs, premier bébé à avoir pris le Shuttle. Puis, l'inauguration aux côtés de « la Reine et du Président » et le lancement du service, enfin ! L'ouverture de la billetterie et les premiers billets imprimés envoyés par Delphine Vendrôme, Responsable Marketing Retail, et ses collègues par courrier aux clients passagers qui réservaient alors en appelant le Call Centre de Cheriton Park où Sara Clipstone, Responsable de la Formation et du Mentorat au Hub Engagement Client, a pris le premier appel officiel de client, un Français, le 14 février 1994. Les premiers uniformes LeShuttle verts et blancs dessinés par Pierre Balmain pour accueillir les premiers clients Fret en juillet 1994 et Passagers en novembre de la même année, qui embarquent, intimidés, à bord des navettes, certains étonnés d'apprendre que, non, ils ne verront ni fond de mer ni poissons à travers les fenêtres des navettes, pour en sortir 35 minutes plus tard, « bluffés » par la fluidité du service et la rapidité de la traversée.



*Modèle d'une des premières navettes passager Le Shuttle*

30 ans ont passé. À infrastructure et équipements uniques... gestes et process métiers tout aussi uniques. À commencer par les navettes. Comme les tunneliers qui ont creusé le tunnel sous la Manche, **navettes Passagers et navettes Fret ont été entièrement conçues pour le tunnel et son service ! 800 mètres de long, l'équivalent de 4 TGV !** Au matériel roulant, Frédéric Destrez, group leader, Pascal Hennequin, technicien dépanneur et Amaury Sockeel, technicien de maintenance au « F46 » inauguré le 15 juin 1998, plus long atelier de maintenance ferroviaire d'Europe, (une première !) se retrouvent parfois devant des cas inédits de maintenance qui enrichissent les connaissances et les savoir-faire. Mark Cornwall, Group Leader Caténaires, a vécu des situations similaires pour la maintenance de la caténaire, évoquant une courbe d'apprentissage infinie qui fait la fierté des équipes. Comme Kevin

Rivers, expert des systèmes mécaniques et électriques, dans le domaine pointu de l'électromécanique, dans toutes les divisions, chacun a contribué au fil du temps à forger des savoir-faire et des process transmis avec passion auprès des équipages. Celles et ceux « qui ont l'âge du tunnel », viennent les enrichir de nouvelles expertises comme la digitalisation des process, le déploiement de la data et de l'intelligence artificielle au service de la maintenance prédictive et de la fluidité sur nos terminaux ou encore de la cybersécurité.

**Cette aventure unique est aussi faite des défis qu'Eurotunnel** a eu à relever tout au long de ces trois décennies. Ils sont autant de preuves de l'envie constante chez chacun de « rendre possible l'impossible. La crise de la dette à la fin de la première décennie du tunnel puis le sauvetage financier par Jacques Gounon, Président Directeur général de 2003 à 2020 et aujourd'hui Président du Conseil d'administration de Getlink, sont un autre moment emblématique de ces 30 premières années. La pandémie de la COVID-19 qui paralyse l'Europe pendant plus d'un an à partir de mars 2020 et l'entrée en vigueur du Brexit le 31 décembre 2020, loin de décourager les équipes, ont été des opportunités majeures de créer et de mettre en œuvre de nouveaux services sous la houlette du Directeur général Yann Leriche depuis 2020.



*Passage du premier camion après la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne*

**L'accélération des changements politiques et technologiques de ces dernières années ont permis de renouer avec la culture pionnière et de l'innovation de l'entreprise.** C'est le développement de solutions digitales la frontière intelligente avec le Border Pass, le Pit-Stop, pour que les clients bénéficient de la même qualité de service pré ou post-Brexit...

Le Truck Village, espace de détente sécurisé pour les clients Fret, est lui aussi né de ces changements profonds. En 2024, l'entrée en vigueur de l'Entry Exit System européen, une nouvelle étape dans le contrôle aux frontières pour les pays tiers de l'espace Schengen, est une nouvelle opportunité pour Eurotunnel de créer un service unique pour préserver la rapidité de traversée des clients Passagers, comme le partage Grégory Vérove, pilote du projet en France.

**Autre caractéristique unique : « le tunnel ne s'arrête jamais ! ».** Navettes LeShuttle et LeShuttle Freight, trains grande vitesse et trains de marchandises, près de 400 trains traversent au quotidien le tunnel sous la Manche, ce qui en fait le tunnel ferroviaire le plus fréquenté au monde. Au plus fort de l'activité, 120 voitures embarquent toutes les 15 minutes pour transporter les clients passagers d'un côté et de l'autre du Détroit. Eurotunnel et LeShuttle ont ainsi transporté 35 millions de clients Fret. Sur les terminaux Fret, un ballet incessant de camions entrent et sortent de des navettes Fret, 7 jours sur 7, 24 heures sur 24. Pour coordonner ce mouvement perpétuel dans le strict respect des normes de sécurité, les équipes du TCC (Traffic Control Centre) et du RCC (Railway Control Centre) veillent à la coordination parfaite de ces flux. Les nuits de vendredi, samedi et dimanche, l'équipe des Réalisateurs Travaux supervisent les travaux de maintenance des tunnels ferroviaires : jusqu'à 80 chantiers et 230 personnes par nuit ! Une activité dans l'ombre, à 40 mètres sous terre : surveillance et nettoyage des équipements, chantiers d'envergure comme le changement de rails ou d'aiguillages aux « cross-overs » - ces portes monumentales entre les tunnels ferroviaires qui permettent aux trains de basculer d'un tunnel à l'autre, de continuer à circuler « en single line » les nuits de maintenance - jusqu'aux exploits qui ont marqué ces 30 années d'exploitation comme la construction du câble d'ElecLink sans jamais interrompre l'activité ! 7 jours sur 7, 24h sur 24... et 365 jours par an. Certains racontent également, comme Laurence Palfart, Responsable du suivi expérience clients, l'ambiance particulière qui règne sur les terminaux les nuits de Noël et du Nouvel an.



*Le TCC (Traffic Control Centre)*

**Enfin l'unique est aussi dans les liens qu'entretiennent entre eux les Eurotunneliens depuis 30 ans.** Tous le disent. Eurotunnel, c'est une famille et des amitiés fortes. Beaucoup avaient tout juste 20 ans lorsqu'ils ont rejoint Eurotunnel. Des amitiés fortes se sont forgées. Certains se sont mariés, ont eu des enfants qui ont eux-mêmes rejoint leurs parents. D'autres se sont vus proposer en mariage lors d'une traversée en navette. Des enfants ont joué les modèles sur les publicités LeShuttle comme le fils de Delphine Ventrôme, elle-même qui pilotait la campagne marketing. Symbole de cet esprit de famille : le Family Day, un temps de convivialité et surtout de fierté incontournable pour les Eurotunneliens qui permet, le temps d'une journée, de montrer notre formidable entreprise à leurs proches et familles. Loin de s'essouffler, il est transmis aux nouvelles recrues.

## 30 ans d'Eurotunnel en 10 dates clefs.

**1986** : 12 février,  
Le Traité de Cantorbéry qui autorise  
la construction du tunnel est signé  
entre le Royaume-Uni et la France.



**1989** : 27 avril,  
Première sortie de tunnelier côté français.



**1990** : 1er décembre,  
Première jonction franco-britannique sous  
la Manche dans le tunnel de service.



**1994** : 6 mai,  
Inauguration officielle par la Reine Elizabeth II  
d'Angleterre et le président de la République  
française François Mitterrand.



**2007** : 8 juillet,  
Les équipes du Tour de France  
empruntant le tunnel sous la Manche.

**2012** : 18 juillet,  
La torche olympique emprunte le tunnel sous la Manche et visite la réserve naturelle d'Eurotunnel à Saphire Hoe avant de reprendre sa route vers les Jeux de Londres.



**2017** : 17 janvier,  
Passage du premier train chinois de conteneurs à relier 12 000 km.



**2018** : 04 avril,  
Démarrage de la liaison directe Eurostar Londres-Amsterdam en 3h50, passant par le tunnel sous la Manche.



**2022** : 25 mai,  
ElecLink entre en service opérationnel et commercial, avec les premiers échanges commerciaux d'électricité via le câble installé dans le tunnel sous la Manche.



**2023** : 1er février,  
Mise en service du STATCOM, le plus puissant compensateur statique synchrone du monde.



A GETLINK COMPANY

## LES CHIFFRES CLEFS D'EUROTUNNEL



**50,5km** dont **37km** sous la mer  
Le Tunnel sous la Manche est le plus long tunnel sous-marin au monde



**1<sup>ère</sup>** autoroute ferroviaire au monde ouverte **365j/an 24h/24**



**1<sup>ère</sup>** frontière terrestre en France avec un pays tiers hors UE  
**3<sup>ème</sup>** frontière en France en volume (après les aéroports CDG et Orly)



**1/4** de la valeur des échanges commerciaux UE-RU passent par le Tunnel sous la Manche  
**2,25M** de véhicules de tourisme/an - **1,2M** de camions /an



**400** trains et navettes empruntent le Tunnel sous la Manche chaque jour  
Un départ d'un train ou d'une navette toutes les **4** minutes



**1** navette mesure **800** mètres de long, soit **4** TGV, et peut accueillir **120** voitures ou **32** camions



La traversée de la Manche est **52** fois moins émissive par le Tunnel sous la Manche qu'une traversée en ferry pour les véhicules de tourisme et **14** fois moins émissive pour les camions



**151** millions de km est la distance parcourue par les navettes passagers et fret depuis l'ouverture du Tunnel sous la Manche soit **3 775** fois le tour de la Terre



**>500** millions de personnes ont pris le Tunnel sous la Manche depuis son ouverture  
**>101** millions de véhicules ont fait la traversée du Tunnel depuis son ouverture



## GETLINK – CLEF DE VOUTE DE LA DECARBONATION DES ECHANGES ENTRE L'EUROPE CONTINENTALE ET LE ROYAUME-UNI

### 1994-2024 – 30 ANS DE CONNEXION TRANSMANCHE

En 30 ans, le Lien Fixe entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale est devenu un Lien vital pour le transport transmanche de voyageurs, de marchandises et maintenant d'électricité. Avec 500 millions de passagers transportés depuis 1994 à bord des navettes *LeShuttle* ou des trains à grande vitesse Eurostar, le Tunnel sous la Manche est aujourd'hui **l'autoroute ferroviaire la plus fréquentée et la plus fluide au monde**. 50% de sa capacité est dédiée au transbordement routier de véhicules, les 50% restant étant alloués au transport ferroviaire de passagers et de fret.

Opérationnels **365j/an 7/7j**, les terminaux Eurotunnel de Coquelles près de Calais, en France) et de Folkestone (dans la région du Kent, au Royaume-Uni), gèrent la circulation d'environ **400 trains et navettes *LeShuttle*** chaque jour de l'année ce qui correspond à **un train ou navette toutes les 4 minutes**. En 2023, *LeShuttle* a transporté plus de 2,3 millions de véhicules de tourisme et 1,2 million de camions.

Un leadership acquis dans un environnement compétitif

Eurotunnel reste le **leader des échanges en valeur** entre l'Union européenne, seconde puissance économique mondiale et le Royaume-Uni, 6<sup>ème</sup> économie mondiale. Aujourd'hui, **un quart en valeur, des flux commerciaux** entre les deux zones économiques transite par le Tunnel sous la Manche.



Malgré la concurrence agressive de certaines compagnies de ferries qui pratiquent le dumping social sur le Détroit de la Manche, les services *LeShuttle* et *LeShuttle Freight* sont en position de leader avec respectivement une part de marché<sup>1</sup> de **58% sur les véhicules de tourisme** et de **36% sur les poids lourds** comparativement à une traversée en ferry depuis les ports de Dunkerque ou Calais, en France, vers le port de Douvres en Grande-Bretagne. L'avantage compétitif majeur de nos services ferroviaires *LeShuttle* et *LeShuttle Freight* reste la rapidité et la fluidité des échanges.



Avec un temps de **trajet de 35 minutes pour la traversée de la Manche** (90 minutes maximum entre les autoroutes A16, en France et M20, au Royaume-Uni contre plus de quatre heures en ferry), contre plus de 4 heures en ferry, *LeShuttle* reste aujourd'hui **le moyen le plus rapide de franchir le Détroit de la Manche**.

Il est aussi **le moyen le plus simple et le plus sûr** de traverser la Manche. *LeShuttle* offre à ses clients un service de qualité : **un parcours simple et fluide** grâce à la digitalisation des procédures douanières et **sécurisé** avec un contrôle de 100% des camions en pit-stop, des terminaux hermétiques et ultra-sécurisés. Traverser la Manche en tunnel est enfin **le moyen le plus écologique** avec 52 fois moins

d'émissions de CO<sub>2</sub> pour un véhicule de tourisme et 14 fois moins pour un camion par rapport à une traversée en ferry.

## LE TUNNEL SOUS LA MANCHE – UN OUVRAGE UNIQUE EN PLEINE MUTATION TECHNOLOGIQUE

Eurotunnel – un gestionnaire d'infrastructure à l'esprit pionnier

<sup>1</sup> Parts de marché au 30 juin 2023.



Mus par un esprit entrepreneurial et novateur, les fondateurs d'Eurotunnel ont rendu possible l'impossible en mettant fin à l'insularité du Royaume-Uni et en ouvrant la voie à une aventure collective et binationale. **Eurotunnel reste la seule entreprise privée à avoir non seulement conçu et construit ce tunnel, mais aussi à l'exploiter et à le maintenir** aujourd'hui encore avec ses propres moyens financiers et humains.

Le Tunnel sous la Manche est une infrastructure absolument unique et révolutionnaire par sa technicité. Premier tunnel sous-marin et le plus long au monde (50 km dont 37 km immergés), il a été conçu pour intégrer toutes les contraintes techniques et de sécurité d'un tunnel sous-marin. Le tunnel dispose **d'un taux de disponibilité inégalé de 98%** grâce à la robustesse et à la fiabilité de son système d'exploitation, associées à un niveau d'exigence des plus hauts en matière de sécurité.

Composé de deux tunnels ferroviaires, l'ensemble constitué par le Tunnel sous la Manche dispose, à la différence des tunnels souterrains alpins, **d'une galerie de service qui est au cœur du système de sécurité**. C'est par cette galerie, qui permet de passer d'un tunnel ferroviaire à l'autre, que s'effectuent les opérations de maintenance et d'évacuation.

La conception révolutionnaire du Tunnel et la qualité de ses infrastructures, permet d'assurer la continuité de service. Le Tunnel sous la Manche conserve son caractère pionnier grâce à la digitalisation progressive des systèmes et à la modernisation des équipements.

#### Le STATCOM, une première mondiale pour un réseau plus capacitair

Mis en service par Eurotunnel en octobre 2022, le STATCOM est le plus puissant compensateur statique synchrone du monde (de technologie VSC) connecté à un système de traction électrique ferroviaire.

Fruit d'un investissement de 45M€ (qui comprend le Statcom et les câbles à haute tension en tunnel) et de 5 ans de recherche, il permet à Eurotunnel de fournir un flux d'électricité stable et constant, de doubler la puissance de compensation réactive dans le Tunnel sous la Manche et d'améliorer la stabilité de son réseau électrique en particulier en période de pointe. Le Statcom permet également d'accueillir les locomotives dernières génération.



Grâce à cette mise à niveau du réseau de traction, Eurotunnel pourra faire circuler en permanence **jusqu'à 16 trains ou navettes simultanément dans les deux sens dans le Tunnel sous la Manche, soit 1 000 trains ou navettes par jour**, confirmant ainsi son potentiel de développement du transport transmanche bas-carbone.

## L'Intelligence Artificielle au service de nos métiers

L'objectif du Groupe Getlink est de tirer pleinement parti de la révolution IA en cours. Ceci nécessite de **construire un socle de data robuste et cohérent** permettant de monitorer les équipements les plus importants : le tunnel et les navettes *LeShuttle*. Consolidé au sein de la Getlink Data Platform, ce socle de données de qualité permet de **développer des jumeaux numériques** – la modélisation numérique d'un équipement ou d'un processus – dans le but d'identifier les points bloquants, simuler des scénarii alternatifs et proposer des optimisations en continu des systèmes.

Un premier jumeau numérique a été développé pour répondre aux enjeux de fluidité que cause l'entrée en vigueur à l'automne 2024 d'EES (Entry Exist System), le futur système de contrôle aux frontières de l'Union Européenne pour les ressortissants de pays tiers. Le renforcement des contrôles aux frontières pouvant avoir une conséquence sur la fluidité sur les terminaux et avoir répercussions jusque sur l'autoroute M20 (Royaume-Uni), **Eurotunnel a fiabilisé un modèle en simulant de manière numérique les comportements des clients sur les terminaux**. L'internalisation de ces modèles permet également de travailler sur d'autres scénarios d'évolution en rejouant par exemple certains jours complexes.

Ce socle de données collectées le plus souvent grâce à l'installation de capteurs ou de caméras sur le matériel roulant, permet de **développer des solutions prédictives basées sur l'IA**. Le domaine le plus prometteur pour l'activité d'Eurotunnel est **la maintenance prédictive** qui permet de monitorer et d'anticiper le comportement des organes sensibles afin d'en accélérer le diagnostic, prévenir les défauts et envisager une approche proactive de la maintenance.

Le programme CAMCAT monitorise la caténaire par caméras rapides dans les spectres visuels et thermographiques permettant ainsi d'anticiper les anomalies dans un mode prédictif. De la même manière, la voie ferrée est surveillée par le module ferroviaire DMA qui en mesure tous les paramètres. Par ailleurs, l'installation de capteurs tests IoT sur les locomotives au 1er

trimestre 2024 permet désormais également d'analyser plus finement le fonctionnement de ces engins.

### ElecLink, 1er interconnecteur à très haute tension en tunnel ferroviaire



*Station de conversion de Peuplingues sur le terminal de Coquelles (France)*

Dans son rôle de gestionnaire d'infrastructure, Getlink a décidé d'**utiliser le tunnel pour le transport d'électricité, une Première mondiale dans un tunnel sous-marin**. En mai 2022, ElecLink – l'interconnexion électrique d'une capacité d'1GW reliant la France au Royaume-Uni via le Tunnel sous la Manche – entrait en service après 10 années de développement et **un investissement de 826 M€**. Exploitée par ElecLink – filiale à 100 % de Getlink – cette interconnexion électrique comprend deux câbles en courant continu à haute tension de 320kV chacun, à l'intérieur du Tunnel sous la Manche.

D'une capacité **équivalente à l'alimentation en électricité d'une métropole de 1,6 million d'habitants (Lyon ou Birmingham)**, cette interconnexion permet à l'électricité produite de part et d'autre de la Manche de circuler entre les deux pays en fonction des besoins, contribuant ainsi à sécuriser les approvisionnements en énergie. Cette interconnexion **permet d'augmenter de 30 % la capacité d'échange bidirectionnelle** en électricité entre la France et le Royaume-Uni et d'optimiser la répartition des capacités de génération installées, y compris de sources d'énergies renouvelables, à travers les deux pays. Au 1<sup>er</sup> semestre 2023, ElecLink a transporté **2,9TWh d'électricité avec un taux de disponibilité remarquable de 100%**.



Premier interconnecteur à être mis en place entre le Royaume-Uni et la France depuis 1986, le projet **ElecLink se démarque d'autres projets d'interconnexion par son impact environnemental exceptionnellement faible** puisque la liaison passe par des câbles déployés à l'intérieur du Tunnel sous la Manche et n'a aucune interaction avec l'écosystème marin. Ce projet a d'ailleurs été **labellisé " Projet d'intérêt commun " de la Commission Européenne** dès son lancement en 2012.

Préparer l'avenir : des investissements stratégiques dans le renouvellement de l'infrastructure

En 2023, Getlink a investi **plus de 160M€ de CAPEX** afin de renouveler une partie de ses équipements clés et préparer l'infrastructure du tunnel à l'avenir. Ainsi, Eurotunnel a lancé une campagne de renouvellement des rails en tunnel, afin d'être en mesure d'accompagner la croissance du trafic. A ce jour 70 % des rails ont été renouvelés dans les deux tunnels.

Un projet de remplacement du contrôle-commande du système de ventilation des tunnels est en cours et, pour la traction électrique et sa modernisation, un nouveau dispositif électrotechnique unique au monde – le STATCOM – a été mis en service en 2022 et 75 kilomètres de câbles haute tension ont été installés entre les deux crossovers. Depuis deux ans, Eurotunnel travaille aussi avec Siemens au renouvellement du système de détection incendie des tunnels. Le déploiement de l'ERTMS (le système européen de gestion du trafic ferroviaire) en tunnel est, quant à lui, prévu d'ici 2030.

Dans un souci d'amélioration continue de l'expérience client et pour plus de confort à bord, Eurotunnel a **lancé la rénovation des navettes LeShuttle pour véhicules de tourisme et LeShuttle Freight pour le transport de camions de marchandises**. En 2022, l'entreprise a investi un total de 86M€, pour le programme Mi-Vie destiné à la rénovation des intérieurs de navettes passager, ainsi que pour le remplacement de la première génération de navettes fret Breda. Ces deux initiatives offriront une augmentation de 11% de la capacité des navettes passager et une plus grande disponibilité des navettes fret.

**En 2023, le Groupe Getlink a investi 160M€ de Capex** pour poursuivre les programmes de modernisation de l'infrastructure en cours et adapter ses terminaux pour répondre au cahier des charges d'EES.



## LA FRONTIERE INTELLIGENTE : INNOVATIONS ET DIGITALISATION DES SERVICES

Par sa situation géographique, **Eurotunnel est aussi le gestionnaire de la 1<sup>ère</sup> frontière terrestre en France avec un pays tiers hors UE.** Le Tunnel est aussi la 3<sup>ème</sup> frontière française en volume après les aéroports de Roissy et d'Orly.

Face aux exigences de simplification et de sécurisation du parcours demandées par les clients d'Eurotunnel, **des services digitaux innovants ont été développés autour de la frontière intelligente**, dédiés aux transporteurs et opérés par Eurotunnel.

### Le Brexit – une opportunité pour un parcours plus digital et performant

Depuis l'entrée en vigueur du Brexit et le rétablissement des contrôles migratoires le 1<sup>er</sup> janvier 2021, Eurotunnel déploie pour ses clients fret et passagers des services digitalisés et des infrastructures qui simplifient les formalités administratives et douanières et fluidifient sur ses terminaux le passage de la frontière entre la France et le Royaume-Uni.

En instituant un contrôle phytosanitaire et vétérinaire pour les marchandises, le Brexit a, dans un premier temps, surtout impacté les transporteurs. Eurotunnel a financé la construction d'**un centre de Douane SIVEP (Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire)** chargé des contrôles à l'importation des animaux et des végétaux. Le centre de Douane SIVEP propose neuf quais de déchargement, une zone de consigne frigorifique et un parking de 100 places destiné à accueillir les camions en attente de contrôle phytosanitaire. Une installation similaire a été construite à Sevington, près d'Ashford, pour des contrôles vétérinaires et phytosanitaires.

### Les Pit-Stops, éléments-pivot du parcours des clients fret post-Brexit

Depuis l'annonce du Brexit, les équipes d'Eurotunnel se sont préparées pour offrir le meilleur service possible aux clients et permettre un passage fluide et des contrôles efficaces à la frontière. Les différents contrôles de sûreté, de sécurité, migratoires et la captation des données sur les cargaisons de camions ont été regroupées en un seul point avant les contrôles frontaliers sur chaque terminal : les Pit-Stops.



Imaginé sur le modèle de la Formule1, les pit-stops concentrent l'ensemble des contrôles sur la totalité des camions transitant par le tunnel. Ces contrôles sont effectués de manière simultanée en un temps réduit de 6 minutes. Le pit-stop de Coquelles a la capacité de contrôler **un peu plus de 200 camions/heure**.

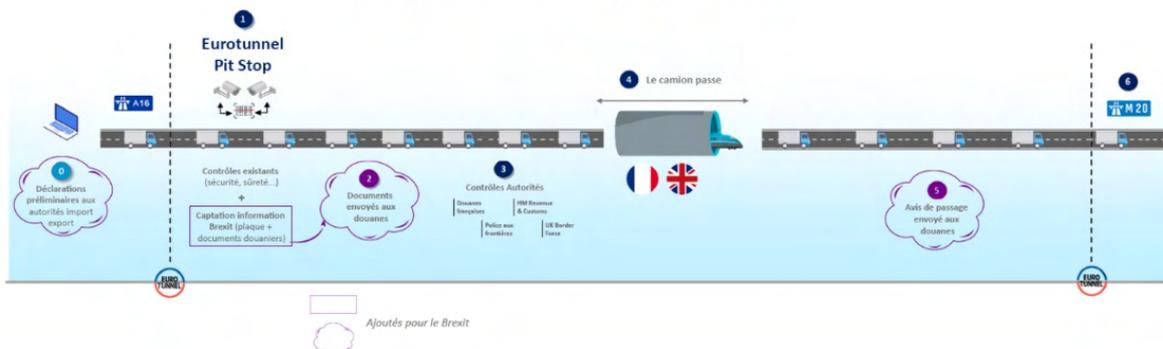
**Les contrôles de sûreté** sont effectués par des brigades cynophiles formées à la détection de présence humaine. **Cinq points de sécurité** sont également vérifiés : la fixation des bâches et du bouchon de réservoir, la détection d'un essieu chaud, la détection d'antennes hautes, les fuites éventuelles (carburant, huile), la présence d'enfant à bord. Ces contrôles ont permis de diviser par trois le nombre d'anomalies détectées à l'embarquement en navette. Enfin, les agents d'accueil procèdent à **l'appairage des documents et références douanières avec les plaques d'immatriculation du véhicule**.

#### Des formalités douanières 100% digitalisées

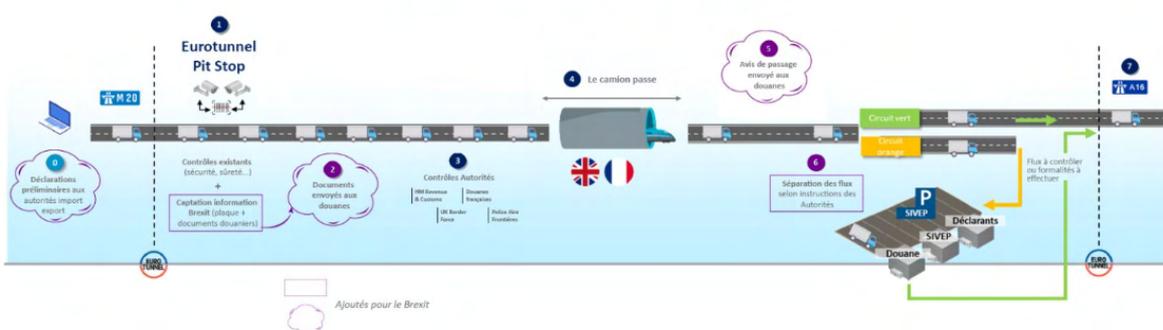
Eurotunnel a travaillé à maintenir la fluidité du service malgré le rétablissement des formalités douanières réintroduites depuis 2021 et a conçu et lancé un nouveau service, **Eurotunnel Border Pass**, destiné à ses clients transporteurs. Commun à Eurotunnel et aux Douanes, ce service permet de pré-notifier digitalement les informations nécessaires au passage de la marchandise, du transporteur à Eurotunnel, puis d'Eurotunnel aux autorités des deux pays de façon sécurisée. Les informations sont automatiquement appairées avec l'immatriculation du camion. Adopté par 60% des clients fret, le Border Pass permet aux transporteurs d'effectuer l'ensemble des formalités douanières de manière digitale et dématérialisée sans descendre de camion.

Les données scannées au pit-stop sont transmises instantanément aux autorités douanières qui les analysent et les valident durant la traversée en navette permettant ainsi aux chauffeurs de poursuivre leur itinéraire en toute fluidité.

### Smart Border : France > UK



### Smart Border : UK > France



En octobre 2023, le Groupe Getlink a lancé **Sherpass** – une plateforme numérique conçue pour rationaliser la gestion des formalités et améliorer la connectivité pour le transport transfrontalier. Sherpass fonctionne comme un guichet unique qui propose aux transporteurs la prise en charge intégrale de leurs formalités douanières y compris les procédures de dédouanement de leurs convois.

Entry-Exit System (EES) : un impact limité de 5 à 7 minutes sur le temps de trajet

A compter de l'automne 2024, l'Union européenne instituera des contrôles biométriques poussés (reconnaissance faciale et empreintes digitales) aux ressortissants de pays tiers à l'Union. Considérés comme tels depuis le Brexit, les citoyens britanniques devront donc se soumettre à cette procédure individuelle qu'Eurotunnel souhaite la plus fluide possible.

Aujourd'hui, **70% (80% en journée de pointe) de la clientèle des passagers du Shuttle et 10% des conducteurs de camions sont de nationalité britannique.**

L'enjeu principal pour Eurotunnel est de se mettre en conformité avec ces nouvelles directives tout en conservant le même niveau de fluidité, rapidité et simplicité du passage de la frontière.

Sur la base des volumes de trafics, Eurotunnel a dimensionné son dispositif pour **accueillir jusqu'à 700 véhicules ou 2000 passagers par heure dont 80% de ressortissants de pays tiers** soumis à l'EES et **limiter de 5 à 7 minutes maximum le temps additionnel de trajet**.

Pour adapter son dispositif, Getlink a lancé **un vaste programme d'investissements de 78M€ sur trois ans (2022-24)** dont 46M€ ont déjà été engagés à ce jour. Cet investissement couvre les dépenses pour l'aménagement des terminaux de Coquelles et de Folkestone avec,



Terminal de Folkestone (Royaume-Uni)

respectivement, **la création de 59 et 53 emplacements dédiés** aux contrôles EES et la modification des infrastructures existantes (construction de routes, parking, auvents), l'installation de **200 bornes afin de pour faciliter les contrôles de la Police Aux Frontières** (à raison de deux bornes par emplacement véhicule), ainsi que la signalétique du

site. Enfin, l'intégration des nouvelles procédures au système informatique existant.



Terminal de Coquelles (France)

La zone EES se matérialisera concrètement en janvier 2024 sur le terminal de Coquelles et les tests sur des équipements pilotes pourront démarrer au même moment. L'installation des premières bornes est, quant à elle, prévue au printemps 2024.

Eurotunnel support and supervision staff  
New pre-registration Drive zone to be created



## UN RESEAU FERROVIAIRE HAUTEMENT CAPACITAIRE & OUVERT A TOUS LES OPERATEURS FERROVIAIRES

Un potentiel de croissance à exploiter

Avec **un point de bascule situé aujourd'hui à un peu plus de 4h de trajet en faveur du train** versus l'avion pour 50% de passagers potentiels, le trafic ferroviaire à grande vitesse est voué à la croissance. Les nouveaux usages post-COVID en faveur de mobilités plus respectueuses de l'environnement, sous-tendus par l'ambition affichée par l'Union européenne dans son Pacte Vert de réduire de 90% les émissions provenant des transports accentuent cette tendance de report modal de l'avion vers le train.

En 2023, les trafics passagers à grande vitesse sont en très forte croissance dans le Tunnel sous la Manche. **Avec plus de 10 millions de voyageurs en 2023**, Eurostar renoue avec ses niveaux pré-COVID de 2019. Après l'ouverture d'un quatrième aller-retour quotidien Londres-Amsterdam en 2022 et 3,7 millions de passagers transportés en 2023, cette liaison confirme son succès malgré un potentiel total de 10 millions de passagers par an encore largement sous-exploité.

Le Tunnel sous la Manche a été **conçu pour transporter plus de 20 millions de passagers par an** à bord de trains à grande vitesse. Aujourd'hui, **seulement 50 trains à grande vitesse empruntent chaque jour le tunnel** (25 allers-retours par jour) transportant un peu plus de 10 millions de passagers par an. **Eurotunnel a la capacité d'accueillir davantage de trains à grande vitesse dans le Tunnel sous la Manche.**

Eurotunnel – partenaire privilégié, via son modèle en Open Access, des opérateurs ferroviaires transmanche

En tant que concessionnaire du Tunnel sous la Manche, Eurotunnel joue, vis-à-vis des opérateurs, un rôle naturel de facilitateur en tant que pionnier de l'open access en Europe.



## Des solutions clés-en-mains pour de nouvelles destinations

Dès 1999, Eurotunnel a jeté les bases du développement de nouvelles liaisons transmanche en réalisant la première étude de marché sur la ligne Londres-Amsterdam et en partageant les résultats de cette étude avec Eurostar et les autres acteurs du marché.

A partir de 2017, Eurotunnel s'est engagé dans une démarche de coopération avec les gestionnaires de réseaux pour d'autres destinations attractives, afin de développer des offres complètes d'infrastructures nécessaires au lancement de ces nouvelles dessertes par un opérateur. Après avoir **identifié la demande potentielle** pour de nouvelles dessertes ferroviaires viables et attractives, Eurotunnel a **développé les conditions de leur mise en œuvre** en travaillant en étroit partenariat avec les gestionnaires de gares et de réseaux pour créer les sillons et identifier les futurs terminaux transmanche.

## ETICA – une aide au lancement de nouvelles liaisons directes transmanche

Ainsi, Eurotunnel, expert du marché transmanche depuis 30 ans, met à la disposition des opérateurs les résultats des études de marché et de faisabilité qu'elle a réalisées. Mais Eurotunnel a également développé un programme d'aide financière aux opérateurs dit ETICA (Eurotunnel Incentive for Capacity Additions).

L'objectif est de doubler le nombre de liaisons directes à grande vitesse entre Londres et les grandes métropoles d'Europe continentale d'ici 10 ans. Des études de marché et de trafics ont été réalisées pour les Pays-Bas (Amsterdam), l'Allemagne (Cologne et Francfort), la Suisse (Zurich et Genève) ainsi qu'en France (Bordeaux).

La première phase de ce programme (2018-2024) a bénéficié à Eurostar pour le lancement de la desserte Londres-Amsterdam avec une contribution financière d'Eurotunnel de 9M€ fin 2023 **qui atteindra 23M€ en 2030**, le projet ayant été reconduit pour la deuxième phase ETICA 2025-2030.

Cette deuxième phase programme ETICA, Eurotunnel prévoit une hausse de l'enveloppe d'aides financières destinés à soutenir le lancement de nouveaux services transmanche par les opérateurs à **50M€**.

## Simplification du matériel roulant pour de nouveaux trains standardisés

En parallèle, Eurotunnel a travaillé à la simplification des normes du matériel roulant appliquées au tunnel. Avec les autorités de sécurité et plus particulièrement l'Agence européenne du ferroviaire (ERA), l'Établissement public de la sécurité ferroviaire (EPSF) en France et l'Office for Roads and Rail au Royaume-Uni, mais aussi avec les fabricants de matériel roulant pour intégrer ces normes à leur offre standard de trains.

## Le développement du fret ferroviaire transmanche – doubler la part modale du fret ferroviaire

Alors que le fret ferroviaire est 9 fois moins émissif en CO<sub>2</sub> par tonne/kilomètre que le transport routier, le report modal que les gouvernements et l'Union européenne appellent de leurs vœux n'a pas encore eu lieu. Aujourd'hui **seuls 4 trains de marchandises en moyenne** empruntent le Tunnel sous la Manche chaque jour. C'est bien en deçà des capacités du tunnel. Le volume de biens ainsi transportés atteint **à peine 10% des volumes prévus** (1Mt vs 10Mt).

A cela plusieurs raisons. Tout d'abord, un mode de transport en repli, malgré l'ambition largement partagée en Europe d'en doubler la part modale d'ici à 2050. Mais surtout des raisons techniques liées aux gabarits de chargement sur la ligne du Kent au Royaume-Uni qui sont incompatibles avec la taille des containers internationaux.

L'étude Volterra réalisée à l'initiative d'Eurotunnel en décembre 2022 **estime à 50M€ l'investissement nécessaire au Royaume-Uni** pour adapter les gabarits de chargement au standard intermodal W12 entre le Lien Fixe du Tunnel sous la Manche et le Nord de l'Angleterre. **Alors que le projet HS2 vient d'être annulé, Eurotunnel et Getlink appellent au report d'une partie des investissements d'HS2 vers l'adaptation de ces gabarits.**

En désenclavant le nord de l'Angleterre, l'adaptation des gabarits de fret participerait au développement économique des régions des Midlands et du Nord britannique, autant qu'à la décarbonation des transports.

**Le Groupe Getlink est par ailleurs un acteur du fret ferroviaire en Europe via sa filiale Europorte.** 1er opérateur privé de fret ferroviaire en France, Europorte est une référence du secteur. Il est le premier à avoir obtenu des pouvoirs publics en 2021 le Certificat de Sécurité



Unique de l'ERA lui permettant de circuler au sein de toute l'Union européenne. Il opère ainsi sur l'ensemble du réseau ferré en France, en Suisse, en Belgique ou en Allemagne. Il intervient sur une quarantaine de sites industriels et sept ports européens.

**Pionnier en matière de décarbonation de ses activités**, Europorte est la première entreprise ferroviaire à avoir remplacé le Gazoil Non Routier (GNR) par un biocarburant 100% renouvelable issu de l'agriculture française l'Oléo 100, réduisant de 60% les émissions de CO2 sur ces trafics. En 2022, Europorte a développé un projet innovant d'hybridation de ses locomotives thermiques avec le spécialiste du rail SOCOFER.

## LE LEADERSHIP CLIMATIQUE DU GROUPE GETLINK

Création d'un indicateur financier qui relie performance climatique et financière : la Marge décarbonée

L'Europe s'est fixée un objectif climatique ambitieux à travers le plan Fit for 55 (« Ajustement à l'objectif 55 ») qui vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre en Europe de 55% en 2030 par rapport à 1990.

Pour y parvenir, l'outil principal sur lequel l'UE va s'appuyer est l'ETS (Emission Trading System) : des quotas, échangeables, sont attribués aux entreprises, ce qui plafonne leurs émissions. Aujourd'hui dirigé vers les industries à forte intensité énergétique et au secteur de la production d'électricité, l'ETS est en cours d'extension à un plus large panel de sociétés dans le cadre de Fit for 55.

C'est dans ce contexte volontariste que **Getlink a créé en avril 2023 un nouvel indicateur financier : la marge décarbonée. Chaînon manquant entre finance et climat, elle se calcule en retranchant de l'EBITDA les émissions de carbone des scopes 1, 2 et 3.**

Alors que les émissions de CO2 sont encore « gratuites » pour Getlink, la production d'un indicateur financier intégrant sa facture carbone future nous permet d'une part de tirer des enseignements précieux quant au rôle que nous devons jouer dans la transition climatique, et d'autre part d'anticiper la soutenabilité de notre projet de croissance.



Prenant en compte un prix du carbone de 201 euros la tonne (valeur de l'Agence américaine de protection de l'environnement), la marge décarbonée de Getlink en 2023 représente 97% de son EBITDA.

En rendant public cet indicateur Getlink a adopté une approche simple et facilement auditable pour informer sur sa performance climatique et financière.

\*\*\*\*\*

## **CONTACTS PRESSE**

Anne-Sophie DE FAUCIGNY  
+ 33 6 46 01 52 86  
[as.defaucigny@getlinkgroup.com](mailto:as.defaucigny@getlinkgroup.com)

Isabelle TOURANCHEAU  
+ 33 7 51 62 61 63  
[isabelle.tourancheau@getlinkgroup.com](mailto:isabelle.tourancheau@getlinkgroup.com)

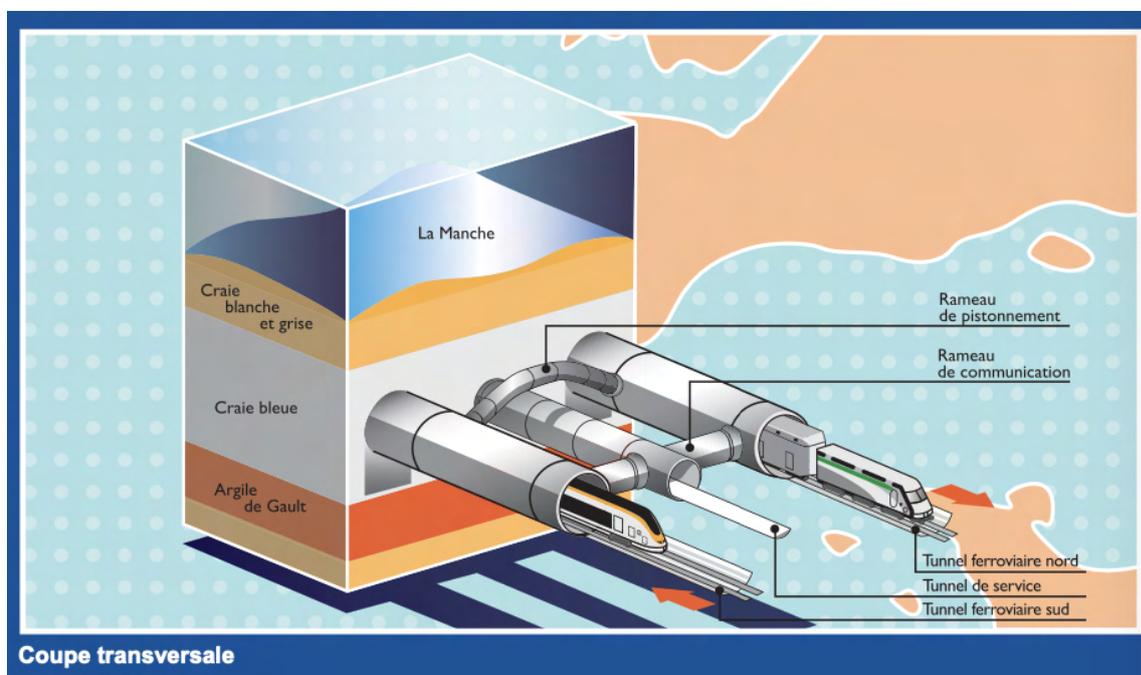
Laurence BAULT  
+33 683618996  
[laurence.bault@getlinkgroup.com](mailto:laurence.bault@getlinkgroup.com)



## FICHE TECHNIQUE

# LE TUNNEL SOUS LA MANCHE

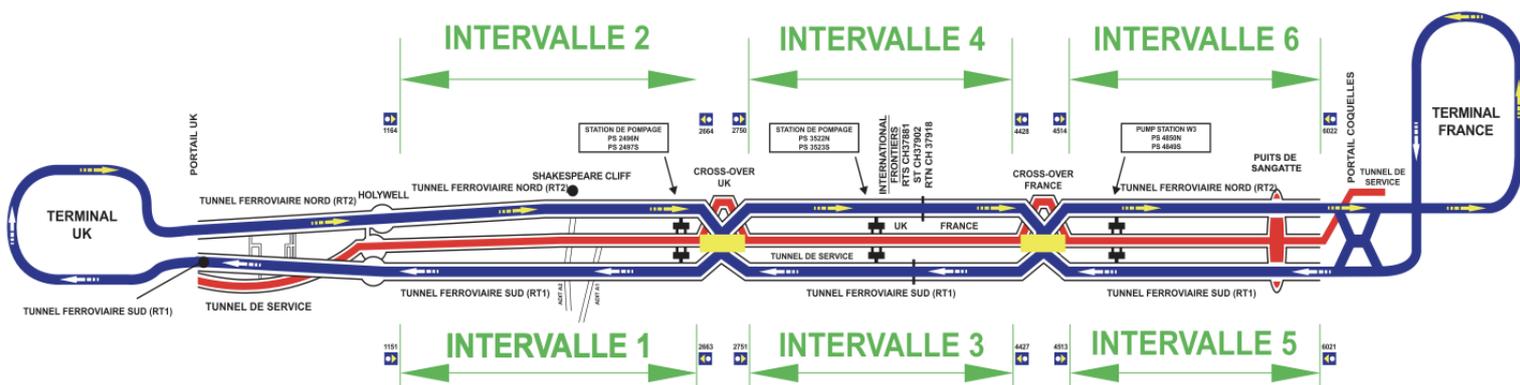
Le Tunnel sous la Manche est le **plus long tunnel sous-marin au monde**. Composé de 3 tunnels de 50 km chacun (dont 37 km sous-marins), il repose sur deux tunnels ferroviaires à monovoie et monodirectionnels et un tunnel de service pour la maintenance et l'évacuation des voyageurs.



### L'équipement mécanique du réseau comprend :

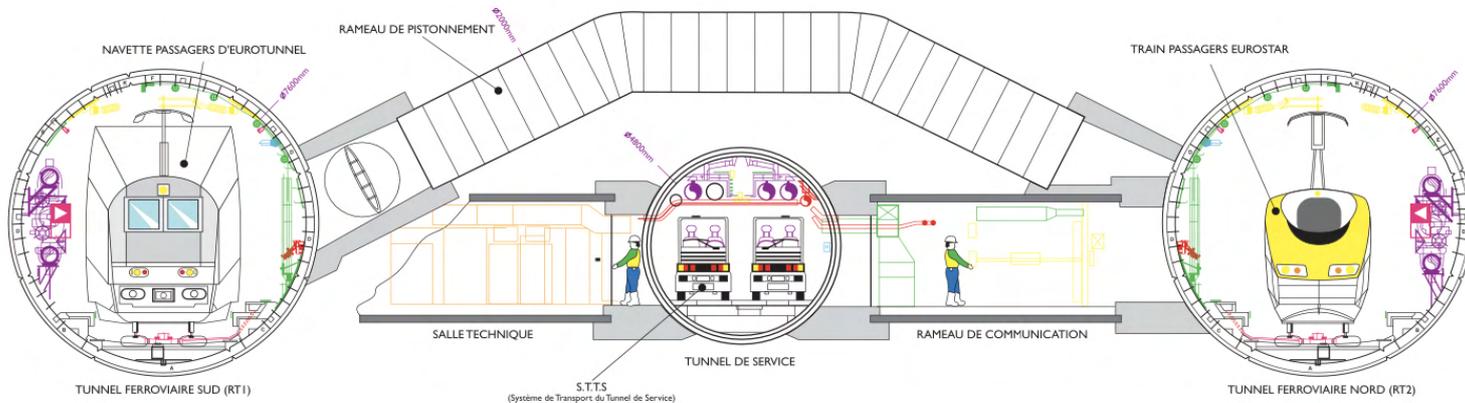
- 550 km de canalisations.
- 4 systèmes de ventilation (2 sur chaque terminal).
- 1 système de refroidissement avec les usines de réfrigération de Sangatte et de Shakespeare Cliff.
- 1 système de drainage avec 6 stations de pompage.
- 1 réseau incendie avec 2 réservoirs à chaque extrémité et leurs stations de pompage.

- 600 portes, dont les portes des galeries de communication et les 2 portes géantes des cross-overs.
- Deux traversées-jonctions pour la flexibilité opérationnelle.
- 176 aiguillages
- Équipements connectés : plus de 36 000 capteurs high-techs.



**Le réseau comporte également une gestion de l'alimentation électrique :**

- 1 caténaire de 25 000 volts pour la traction.
- 2 sous-stations principales raccordées aux réseaux français et britannique.
- 1 alimentation électrique séparée pour garantir la continuité en cas de panne.
- Le Tunnel est équipé du plus puissant compensateur statique synchrone au monde (STATCOM). Ce système unique permet d'accueillir jusqu'à 1000 trains par jour, assurant une capacité électrique exceptionnelle.



## FICHE TECHNIQUE

### ENTRY EXIT SYSTEM (EES)

A l'automne 2024, l'Entry Exit System (EES) entrera en vigueur aux frontières extérieures de l'Union Européenne. Ce système de suivi des personnes s'appliquera aux Ressortissants des Pays Tiers (RPT) à l'UE.



Chaque année, Eurotunnel accueille **4 millions de véhicules pour 10 millions de personnes** traversant la frontière entre la France et le Royaume-Uni. Selon les estimations, **de 70 à 80% des clients d'Eurotunnel sont des RPT**, ce qui représente jusqu'à 500 véhicules par heure ou 2 000 passagers.

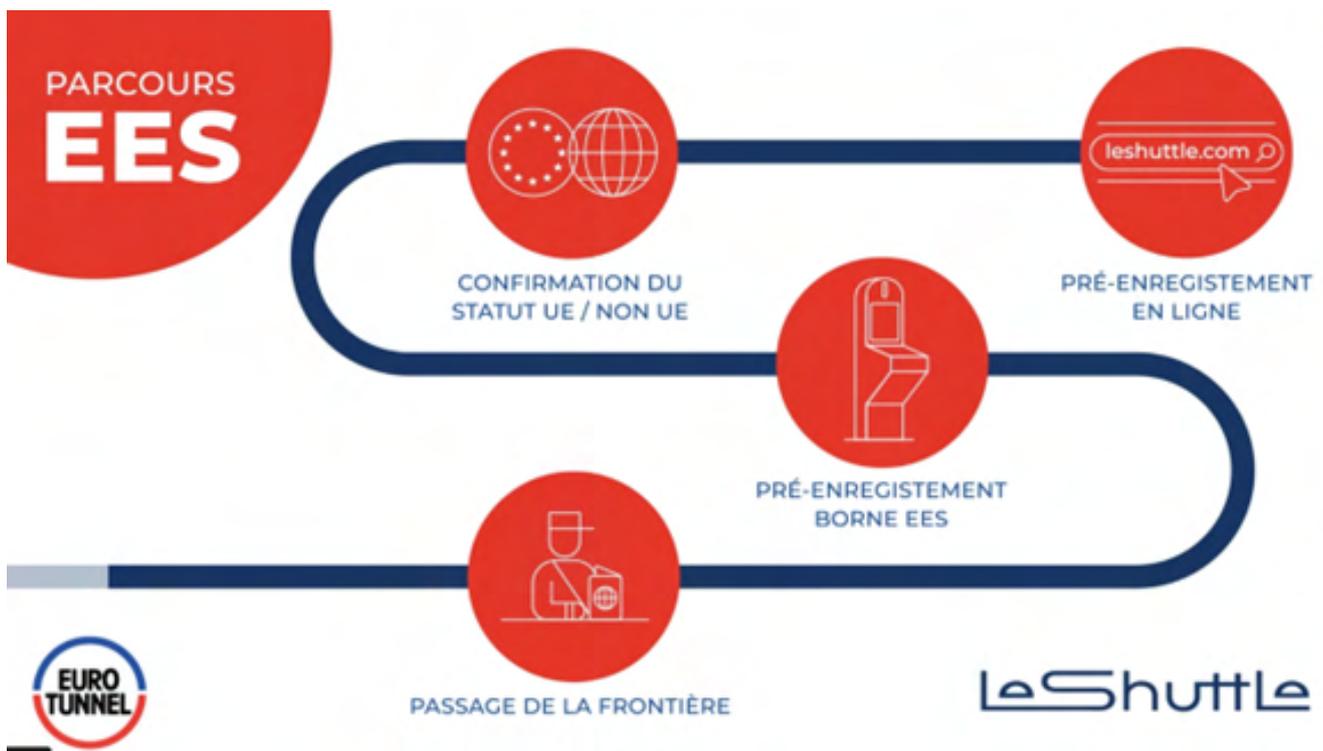


Afin de préparer l'entrée en vigueur de l'EES en 2024, Eurotunnel a prévu un plan d'investissement sur deux ans (2022-2024). **Cet investissement total de 78 millions d'euros** couvre l'ensemble des besoins nécessaires pour permettre à Eurotunnel d'intégrer ces nouvelles démarches administratives :

- **Infrastructure** : Construction de bâtiments pour préenregistrement.
- **Signalétique des terminaux.**
- **Systèmes informatiques** : intégration dans l'architecture SI.
- **Recrutement ou formation du personnel.**
- **Équipement** : Bornes pour contrôles biométriques (faciale et doigts), tablettes.

On comptabilise un total de **224 équipements** pour 59 places au terminal français et 53 places au terminal britannique à raison de deux bornes par emplacement pour accueillir 2-3 passagers par véhicule.

**Un parcours spécifique en 4 étapes** pour les véhicules passagers a été imaginé en amont. Le processus vise à collecter des empreintes faciales et de biométrie pour les RPT.





**L'étape 1 est le préenregistrement en ligne.** Lors de l'achat de son billet, le client est invité à remplir un questionnaire en ligne déterminant son statut :

- Ressortissant de l'Union européenne
- Ressortissant de Pays Tiers (RPT) Primo : ressortissant inconnu de la base de données
- Ressortissant de Pays Tiers (RPT) Subséquent : ressortissant déjà connu de la base de données

Le questionnaire en ligne fait office de préenregistrement en ligne.



**L'étape 2 est la confirmation du statut UE ou non-UE.** À son arrivée sur le terminal, le client et les passagers du véhicule confirment leur statut (européen ou RPT primo/subséquent). La confirmation en borne de péages confère une attestation à afficher sur la vitre du véhicule. En fin de parcours, le client et l'ensemble des passagers du véhicule devront se soumettre à des contrôles selon leur statut :

- **Ressortissant de l'Union européenne :** exempt des modalités de contrôle EES
- **Ressortissant de Pays Tiers (RPT) :** soumis aux modalités de contrôle EES



### PRÉ-ENREGISTREMENT BORNE EES

**L'étape 3 est le préenregistrement en borne EES.** À la suite de la confirmation du statut, le véhicule est ensuite invité à se rendre en zone de préenregistrement. La durée du processus de préenregistrement varie selon le statut du client. Elle est estimée à :

- 5'30 pour les primo voyageurs
- 4'20 pour les voyageurs subséquents

Dans la zone de préenregistrement, la plaque d'immatriculation du véhicule est scannée grâce à une caméra ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Tout au long du processus, le véhicule est guidé par une signalétique intelligente.

Un agent de la Police Aux Frontières est présent aux bornes dédiées aux primo voyageurs afin de collecter leurs données. Cette formalité administrative passe par un contrôle approfondi du passeport du passager ainsi qu'une collecte d'empreintes faciales et biométriques. Les voyageurs subséquents réalisent eux-mêmes les formalités de contrôle EES.

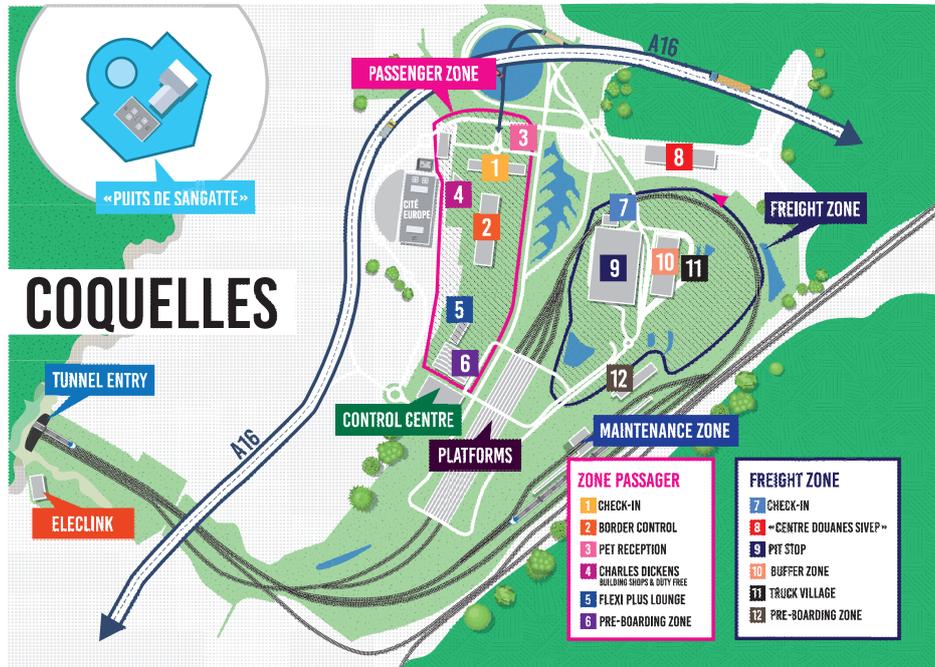


### PASSAGE DE LA FRONTIÈRE

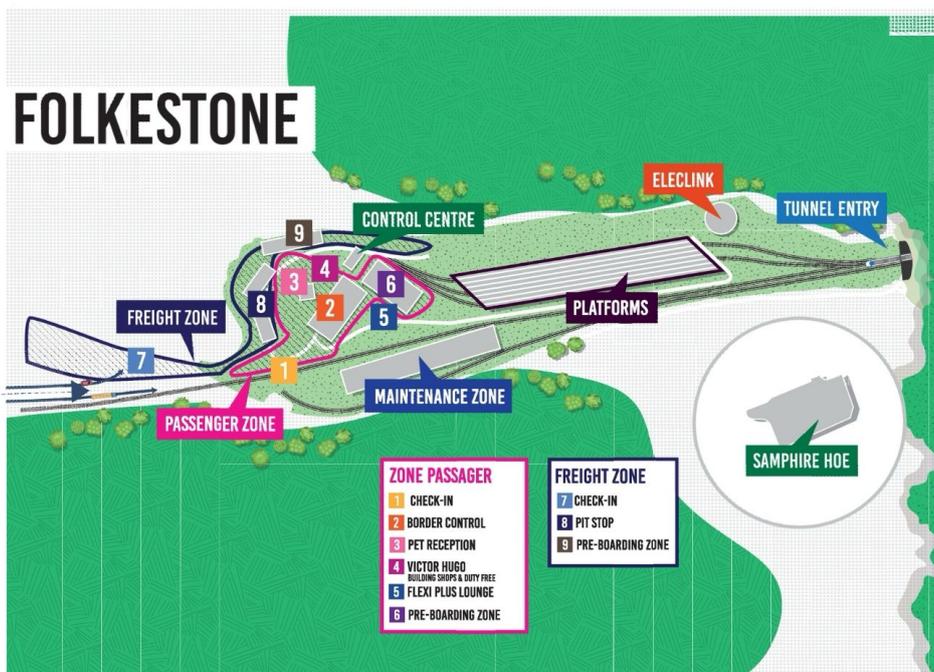
**L'étape 4 est le passage de la frontière.** Une fois le préenregistrement complété et l'heure d'embarquement annoncée, le véhicule peut se rendre au poste de la Police Aux Frontières. La traversée se réalise en montrant la preuve des contrôles EES effectués ainsi que le passeport du client.

Cliquer sur [ce lien](#) pour visionner une vidéo explicative de l'EES.

## Plans des terminaux Eurotunnel



Plan du terminal de Coquelles, France.



Plan du terminal de Folkestone, Angleterre.