













Avant d'imprimer ce rapport, pensez à l'environnement



- Profil du Groupe Eurotunnel
- Eurotunnel : pour un développement durable
- Le développement durable toujours au cœur des actions d'Eurotunnel en 2009

1. Enjeux .		P. 5
2. Organis	ation - Management	P. 6
3. Contrôle	e	P. 7
4. Engager	ments	P. 8
5. Actions		P. 9
5.1 Én	ergie	P. 9
5.2 La	protection de l'air	P. 12
5.3 L'e	eau	P. 15
5.4 Le	s déchets	P. 16
5.5 La	biodiversité et les espaces naturels	P. 16
	lisation, information et partage de pratiques	P. 18
6.1 Ser	nsibilisation du personnel et du public	P. 18
6.2 Un	e opération spéciale en direction des écoliers	P. 19
6.3 Pa	rtage de bonnes pratiques	P. 19
6.4 Inf	formations aux parties intéressées	P. 19
7. Résulta	ats	P. 20

Conception et réalisation : Eurotunnel

Crédit photos : Philippe Turpin (www.philippeturpin.com) et Eurotunnel



Profil du Groupe Eurotunnel

Eurotunnel est titulaire jusqu'en 2086 de la Concession du tunnel sous la Manche, le système de transport le plus rapide, le plus fiable, le plus simple et le plus respectueux de l'environnement pour franchir le détroit du Pas-de-Calais.

Ces atouts intrinsèques, associés aux savoirfaire de ses équipes, portent le succès opérationnel et commercial d'Eurotunnel : en quinze ans, 250 millions de passagers, 50 millions de véhicules (dont 15 millions de poids-lourds) ont emprunté cette liaison terrestre devenue un lien vital entre le Royaume-Uni et le continent.

Eurotunnel conduit une stratégie ambitieuse qui associe le développement de son cœur d'activité, le transport transmanche, et la croissance externe, au-delà du Tunnel, dans ses deux grands métiers et domaines d'expertise : la gestion des infrastructures et les opérations ferroviaires.

Valeur d'avenir, Eurotunnel construit un groupe bénéficiant des caractéristiques des concessionnaires d'infrastructures – notamment des cash flow récurrents - et prêt à saisir toutes les opportunités de croissance durable qu'ouvre le poids grandissant des enjeux environnementaux.



Locomotive d'une Navette d'Eurotunnel à quai sur le terminal de Folkestone



Eurotunnel: pour un développement durable

Le transport est l'un des secteurs ayant le plus évolué durant ces dernières années. Sa durabilité est désormais impérative notamment en raison de l'impact environnemental de cette activité sur l'effet de serre. Cette caractéristique doit rester compatible avec les exigences de rapidité et disponibilité qu'attendent les clients.

Le tunnel sous la Manche, dont Eurotunnel détient la Concession jusqu'en 2086, a permis l'intensification des échanges de personnes et de biens entre la Grande-Bretagne et le continent.

Depuis la conception du tunnel et le début de son exploitation il y a 15 ans, Eurotunnel répond aux attentes de ses clients en matière de qualité de service, mais c'est aussi, grâce à l'utilisation de la traction électrique pour l'ensemble des Navettes et des trains empruntant le Tunnel, le système de transport transmanche le plus respectueux de l'environnement.

Acteur engagé en faveur d'un transport « bas carbone » le Groupe Eurotunnel, en développant son activité au travers d'une offre globale de transport ferroviaire, se place résolument comme leader du transport éco-responsable.

Groupe Eurotunnel met ce leadership et son expertise au service de ses filiales et de ses clients afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

L'ambition d'Eurotunnel de promouvoir une véritable valeur verte se traduit par un engagement en faveur du développement durable, dans le mode de gestion des impacts sur l'environnement de l'ensemble de ses activités et en particulier au travers de ses actions en faveur de la réduction des émissions de gaz à effet de serre.



Eurotunnel, le système de transport transmanche le plus respectueux de l'environnement



Le développement durable toujours au coeur des actions d'Eurotunnel en 2009

Le respect de l'environnement est l'une des valeurs fondatrices d'Eurotunnel. En 2009, la réalité de cet engagement s'est vue confirmée à plusieurs reprises par des organismes indépendants :

- La certification selon le Carbon Trust Standard a validé la stratégie Carbone d'Eurotunnel pour son activité transmanche: l'audit a porté sur les objectifs de réduction d'émissions de gaz à effet de serre établis suite au Bilan Carbone® réalisé en 2006, l'organisation mise en œuvre pour atteindre ces objectifs et les résultats obtenus durant les 3 dernières années.
- Le trophée de l'entreprise responsable du réseau Alliances, qui met à l'honneur Eurotunnel pour sa gestion responsable de l'environnement.
- Le classement de l'Edinburgh University Business School qui place dans son classement annuel (Brand Emissions Leaders Report 2009) Eurotunnel comme étant l'entreprise du secteur du transport la plus performante vis-à-vis de l'impact environnemental.

Sur le terrain, l'engagement d'Eurotunnel s'est traduit par des résultats concrets :

- 58 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre liées à l'utilisation d'énergies électrique et fossile depuis le Bilan Carbone de 2006, 22 % de réduction entre 2008 et 2009.
- 5,8 % de réduction de consommation d'électricité entre 2008 et 2009.
- Recyclage interne et valorisation de 33 000 m³ d'eau souterraine, issue du rabattement de la nappe phréatique destiné à protéger l'infrastructure ferroviaire.
- Sensibilisation de plus de 50 000 clients aux enjeux du développement durable lors d'une campagne d'information.

- Construction d'un parc de 3 éoliennes d'une puissance globale de 2 400 kW.
- Un cinquième « Green Flag Award » consécutif pour la gestion et la haute qualité écologique du site de Samphire Hoe...

Par ailleurs, Eurotunnel a créé fin 2009 le Club Développement durable du Détroit qui compte à ce jour 18 grands transporteurs routiers européens, clients de nos Navettes pour qui la réduction de l'empreinte carbone constitue également une priorité.



La volonté d'Eurotunnel de réduire son empreinte carbone bénéficie à tous. Elle permet également à l'ensemble de ses clients de minimiser leur impact sur le changement climatique.

**

1. Enjeux

Le changement climatique pourrait, s'il n'est pas maitrisé, entrainer une multiplication du nombre de phénomènes météorologiques extrêmes. Les scientifiques s'accordent sur le fait qu'une augmentation de la température globale de la Terre supérieure à 2°C aura des conséquences irréversibles.

Le secteur du transport représente 17 % des émissions de gaz à effet de serre dans le Nord Pas-de-Calais, derrière l'industrie (48 %) et le secteur résidentiel/tertiaire (19 %). Cette troisième position masque néanmoins une forte hausse : + 27 % depuis 1990.

Groupe Eurotunnel, par ses choix énergétiques et sa stratégie volontariste de développement des activités ferroviaires, démontre sa volonté de s'inscrire dans le transport du futur, en offrant une prestation de services de transport « bas carbone ».

En France, Eurotunnel participe aux travaux du Comité Transport de Marchandises de l'Observatoire Energie Environnement Transport, auquel le Ministère de l'Environnement a confié la mission de réfléchir à la mise en œuvre du prochain affichage du contenu carbone des prestations de transport.

En Europe, Eurotunnel apporte son expertise aux travaux du **Comité Européen de Normalisation**, au sein du groupe de travail chargé de rédiger le projet de norme définissant la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

Eurotunnel accompagne ses clients dans l'évaluation de leur performance carbone.

Ceci leur permet de répondre au mieux aux attentes de leurs donneurs d'ordre. Eurotunnel les aide ainsi à anticiper l'évolution prévisible de la réglementation.





2. Organisation - Management

La protection de l'environnement est l'une des composantes du développement durable, qu'Eurotunnel place à un niveau d'exigence aussi élevé que celui attaché à la sécurité.

Le système de management de l'environnement mis en place par Eurotunnel depuis l'année 2000 est basé sur les exigences de la norme ISO 14001. Il est totalement intégré dans le système de management de la qualité de l'entreprise.

Ce système de management est piloté au plus haut niveau de l'entreprise par le Comité de Sécurité, de Sûreté et d'Environnement (CSSE).

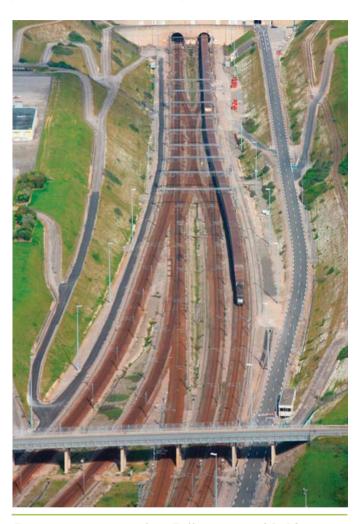
Il est composé du Président-Directeur général de l'entreprise, de quatre administrateurs, du Directeur des Opérations, du Directeur de la Sécurité et du Développement durable, du Directeur industriel et de collaborateurs des différentes divisions.

Ce Comité se réunit tous les 3 mois pour suivre, entre autres, le plan d'action environnemental et les engagements en faveur du développement durable dans le cadre d'une stratégie d'amélioration continue.

Au quotidien, le système de management de l'environnement est animé par La **Direction Sécurité et Développement durable** qui est chargée de garantir la mise en œuvre et le suivi de la politique environnementale, le respect de la réglementation et le respect des engagements Développement durable. Elle rend compte au Directeur des Opérations.

Le plan d'actions environnement est alimenté par les constats réalisés lors des audits de surveillance, par les modifications requises suite à l'évolution de la réglementation et par les objectifs fixés par la Direction. L'efficacité de la mise en oeuvre des actions issues du programme d'audits internes est vérifiée par le Manager évaluations pour assurer l'amélioration continue du système de management environnemental. La compétence des auditeurs est garantie d'une part par une remise à jour régulière de leurs connaissances en fonction de l'évolution des normes applicables et d'autre part par une pratique régulière de l'audit interne.

La Direction Sécurité et Développement durable remplit une double mission de surveillance et aussi de support aux opérations qui permet d'anticiper toute dérive ou incompréhension pouvant aboutir à un impact environnemental.



En provenance de Folkestone (G-B), une Navette Passagers d'Eurotunnel sort du Tunnel au niveau de la tranchée de Beussingues (FR)



3. Contrôle

De nombreuses activités du Terminal France d'Eurotunnel sont soumises à la nomenclature des Installations Classées pour l'environnement (ICPE) régie par la loi du 19 juillet 1976.

L'application de la réglementation est vérifiée en France par les services de l'état. L'inspection des installations classées peut à tout moment diligenter un contrôle inopiné sur les installations.

Le Terminal de Coquelles accueille en plus des activités commerciales et administratives tous les ateliers de maintenance ferroviaire utilisés par Eurotunnel pour garantir la qualité opérationnelle de son matériel roulant.

La réglementation applicable à ces activités a été transcrite dans un arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter, réactualisé en janvier 2006.

Il regroupe les prescriptions issues des obligations de la nomenclature des installations classées, et précise les exigences des autorités sur des sujets plus généraux : prélèvements et consommations d'eau, prévention des pollutions accidentelles par l'organisation du système de collecte et de gestion des eaux du terminal. analyses et surveillance des rejets, gestion des déchets, prévention du bruit...

Le Climate Change Act 2008 concerne les activités du terminal de Folkestone. Eurotunnel est identifié comme entreprise fortement consommatrice d'énergie et sera soumis au processus du CRC Energy Efficiency qui a pour objectif d'inciter Scheme. financièrement les entreprises britanniques à réduire leurs émissions de gaz à effet de serre et leurs consommations énergétiques.

2008 est l'année de référence pour la mesure des émissions de gaz à effet de serre dans ce processus. Eurotunnel s'étant montré précurseur en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, c'est la certification Carbon Trust Standard qui lui permettra d'officialiser et de faire prendre en considération les actions de réductions prises avant 2008. Ces actions antérieures avaient déjà permis à Eurotunnel de réduire de 45 % ses émissions entre 2006 et 2008.

Attestation de capacité -Application de l'article R 543-106 du code de l'environnement

Eurotunnel a obtenu en 2009 pour ses activités de maintenance des systèmes de réfrigération (installations fixes et matériel roulant) « l'attestation de capacité » qui l'autorise à intervenir sur ses groupes frigorifiques.

Cette attestation valide les méthodes et bonnes pratiques, la qualité des outillages et le professionnalisme des équipes réalisant ces interventions.

Cette nouvelle réglementation a pour but d'éviter que les fluides frigorigènes soient libérés dans l'atmosphère à l'occasion d'interventions mal réalisées. Selon leur composition, ces gaz ont un impact très fort sur la couche d'ozone et/ou sur l'effet de serre.

Cette attestation de capacité est maintenant indispensable pour pouvoir se fournir en fluides nécessaires au fonctionnement des équipements.



4. Engagements

En septembre 2007, un partenariat entre Eurotunnel, l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), et le Conseil Régional Nord/Pas-de-Calais avait été officialisé par la signature de la charte Planète Gagnante.

Suite à cette signature, et conformément à sa politique Sécurité Santé et Environnement, Eurotunnel a formalisé sa stratégie de Développement durable au travers d'un engagement dont les éléments sont des données d'entrées essentielles dans la construction du programme d'actions environnement.



Club Planète Gagnante



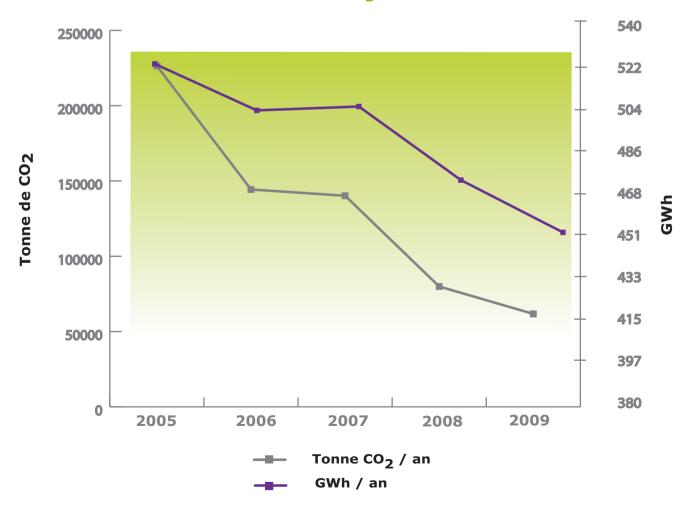
5. Actions

Ce programme en 7 points s'articule autour de 5 thèmes principaux englobant les actions visant à minimiser les impacts des activités d'Eurotunnel sur son environnement.

5.1 Énergie

- L'utilisation de l'énergie est la principale cause d'émission de gaz à effet de serre. l'activité que de transport transmanche par le Tunnel soit à l'abri des phénomènes météorologiques violents qui pourraient se multiplier en raison du changement risaue de climatique, l'engagement d'Eurotunnel, transporteur transmanche le plus propre et le plus respectueux de l'environnement, reste de réduire l'impact de son activité.
- Eurotunnel assume son rôle de leader du transport décarboné et son haut niveau d'exigence en participant activement aux travaux de l'Observatoire Energie Environnement Transport et du Comité Européen de Normalisation, et en travaillant avec ses clients à la réduction de leur empreinte carbone.
- L'énergie est la principale « matière première » d'Eurotunnel, et tout gain en matière d'efficacité énergétique a un impact direct sur le résultat financier de l'entreprise.

Evolution des consommations energétiques et des émissions de gaz à effet de serre



Plusieurs projets ont été lancés en 2009, dont 2 ont déjà été finalisés :

La motorisation électrique de wagons de trains de travaux :

Le tunnel sous la Manche est l'axe ferroviaire le plus chargé d'Europe. Le réseau ferré d'Eurotunnel est soumis à des conditions d'exploitation uniques au monde : fréquence d'utilisation, charges des voies, confinement du milieu. Chaque jour, en moyenne, plus de 300 convois ferroviaires (Navettes Passagers, Navettes Camions, trains de marchandises et trains de passagers Eurostar) traversent le tunnel sous la Manche. Aux heures de pointe, cette fréquentation intense équivaut au passage d'un train toutes les 3 minutes.

Les Navettes mesurent 800 mètres de long et roulent à 140 km/h, et certains trains pèsent 2 500 tonnes. On estime que les voies du tunnel sous la Manche supportent une charge de 110 à 120 millions de tonnes par année d'exploitation (Par comparaison, le RER parisien peut cadencer ses rames toutes les 2 minutes, mais il s'agit de convois de 225 mètres, ne pesant que 200 tonnes environ et roulant au maximum à 100 km/h). De telles conditions d'exploitation constituent un véritable défi pour le matériel roulant et l'infrastructure. Pour anticiper le vieillissement d'une partie de ses équipements mis en service en 1994, une maintenance poussée des infrastructures et des voies est nécessaire. Ces opérations de maintenance sont réalisées tous les weekends et exigent l'utilisation de trains de travaux, formés de wagons équipés de différents modules d'accès ou de manutention qui sont déposés sur leurs zones d'activité respectives.

Ces wagons ont besoin de locotracteurs pour leurs déplacements sur les zones de chantiers. Ces locotracteurs sont polluants et surdimensionnés pour les tâches qui leur sont attribuées.

Eurotunnel, ayant besoin d'augmenter le nombre d'unités motorisées pour les interventions en Tunnel, a souhaité trouver une alternative aux locotracteurs, permettant d'adapter la puissance appelée à la charge de travail, dans un souci d'efficacité énergétique et de limitation des émissions à l'atmosphère.

Le projet a porté sur la motorisation de 7 wagons, qui recevront une motorisation de 50 kW dimensionnée pour rendre le wagon totalement autonome durant son utilisation.

La consommation annuelle de carburant sera réduite d'environ 260 000 litres, soit plus de

680 T EqCO₂/an par rapport à la configuration actuelle.



La motorisation électrique de wagons de trains de travaux

Ce projet a reçu le soutien de la Commission Européenne via le FEDER (Fond Européen de Développement Régional).

La construction d'un parc de 3 éoliennes sur le Terminal France à Coquelles :

Apres plusieurs années de difficultés administratives, le projet de parc éolien a pu être concrétisé en 2009. 3 éoliennes d'une puissance de 800 kW chacune ont été construites sur le Terminal France. Ces éoliennes produiront l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 foyers.



Les différentes étapes du processus de construction du parc des 3 éoliennes

Ces 3 éoliennes ont été mises en service effectif, après une période tests, en mars 2010.

Ce parc s'inscrit dans notre politique de soutien au développement des énergies d'origine renouvelable. Nous étudions encore la possibilité d'installer sur nos sites d'autres procédés alternatifs de production d'électricité renouvelable.

Dans cet esprit, Eurotunnel a démarré une **nouvelle filière de traitement** d'une partie de ses déchets : les déchets fermentescibles du Terminal de Coquelles sont envoyés vers l'usine de **biométhanisation** construite par le SEVADEC (Syndicat d'Elimination et de VAlorisation des DEchets du Calaisis) à Calais.

Un digesteur permet à une flore spécifique de micro organismes de décomposer ces déchets et de produire du méthane. Ce méthane est ensuite utilisé dans une unité de cogénération pour produire de la chaleur et de l'électricité.

Ce type de traitement a un double intérêt par rapport à la traditionnelle mise en décharge : Le méthane, produit par la décomposition des matières organiques et libéré dans l'atmosphère sur de nombreux centres d'enfouissement, a un pouvoir de réchauffement global 20 fois plus élevé que le CO₂.

Au-delà de la production d'énergie, le fait de contrôler et de capter la production de méthane a donc un **impact direct sur l'effet de serre.**

La certification selon le Carbon Trust Standard

Un **Bilan Carbone** réalisé en 2006 avait permis d'identifier les principales sources d'émission de gaz à effet de serre de nos activités. Un programme de réduction a été engagé, et la stratégie globale de réduction de l'empreinte carbone du Groupe pour ses activités transmanche a été certifiée par l'agence britannique indépendante *The Carbon Trust Standard*.

Cette certification a fait suite à trois mois d'évaluation portant sur ces initiatives limitant l'émission de gaz à effet de serre, sur l'organisation mise en œuvre et sur les résultats obtenus en 2006, 2007 et 2008 : une réduction de 44 % en trois ans des émissions liées à l'utilisation de l'énergie!



Certificat de l'agence britannique indépendante The Carbon Trust Standard reçu par Groupe Eurotunnel en mai 2009 pour ses efforts de maîtrise et de réduction de son empreinte carbone

Trois réalisations principales d'Eurotunnel ont été remarquées par le *Carbon Trust Standard* pour leur impact en faveur de l'environnement :

- l'approvisionnement en électricité par la France, où elle est très majoritairement produite sans recours à la combustion d'énergies fossiles;
- la diminution de la quantité d'énergie consacrée au refroidissement du Tunnel;
- la limitation de la vitesse des trains qui circulent de nuit dans le tunnel sous la Manche.

L'effort a été poursuivi en 2009 et les émissions de gaz à effet de serre dues à l'utilisation d'énergies électrique et fossile se sont montées à 61 742 tonnes d'équivalent CO2, soit une nouvelle réduction de 22 % par rapport à 2008.

Pour répondre à la croissance des flux de biens et de personnes tout en continuant à en réduire l'impact sur le climat, Groupe Eurotunnel poursuit ses démarches en faveur des énergies renouvelables et ses recherches d'amélioration en matière d'efficacité énergétique.

 D'autres projets ont ainsi été lancés en 2009.

On peut citer par exemple une étude de valorisation de la chaleur extraite du Tunnel par l'usine de réfrigération de Sangatte, dans le cadre d'un projet d'aménagement urbain, en partenariat avec l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Douai, une étude sur d'un module l'intégration dédié l'éco-conduite sur les nouveaux simulateurs de conduite destinés à la formation de nos conducteurs de trains ou l'étude de l'intégration d'un système embarqué d'assistance à la conduite économique sur les locomotives...

5.2 La protection de l'air

Naturellement liée à la consommation de l'énergie par les rejets de gaz à effet de serre, la protection de l'air est une priorité pour Eurotunnel.

En complément des actions déjà citées, Eurotunnel a travaillé en 2009 sur ses émissions de Composés Organiques Volatils. Ces substances sont présentes essentiellement dans les hydrocarbures, les solvants, les diluants, les colles ou les vernis.

En 2009, Eurotunnel a remplacé la peinture préalablement utilisée pour l'entretien du matériel roulant par une peinture monocouche. Les émissions de COV liées à l'application du produit pourront ainsi être réduites.

Eurotunnel a fait réaliser en décembre 2009 par le Centre Commun de Mesures de l'Université du Littoral Côte d'Opale une mesure en cheminée des émissions de la cabine de peinture : la concentration en COV mesurée est inférieure à 10 % de la concentration autorisée en rejet canalisé.

Une étude réalisée en décembre 2009 par un bureau indépendant, utilisant un modèle de calcul élaboré par l'ADEME, a démontré que la traversée de la Manche par un camion via le Tunnel émet 100 fois moins d'oxydes d'azote (NOx) et de dioxydes de soufre (SO₂) qu'une traversée maritime.

Ces deux gaz nuisent à la santé humaine et à l'environnement : Le dioxyde de soufre est un gaz irritant pouvant occasionner des troubles respiratoires chez les personnes qui y sont exposées. Dans l'environnement, c'est l'une des principales causes des pluies acides qui perturbent et détruisent les écosystèmes les plus fragiles. Les oxydes d'azote sont une famille de gaz irritants ou précurseurs des pluies acides. Ils favorisent également la formation d'ozone dans les basses couches de l'atmosphère, également responsable de troubles respiratoires. Le protoxyde d'azote (N2O) est un puissant gaz à effet de serre, dont le pouvoir de réchauffement est près de 300 fois plus élevé que celui du CO2.

Cette étude confirme également que la quantité de gaz à effet de serre générée par la traversée de la Manche par un camion est 18 fois plus faible par le Tunnel que par voie maritime et 100 fois plus faible dans le cas de la traversée d'une voiture.

Le mode de transport intrinsèquement propre proposé par Eurotunnel est clairement la meilleure solution pour une traversée de la Manche sans nuisance pour l'air. Le bruit occasionné par les activités commerciales et de maintenance fait également l'objet d'un suivi attentif de notre part autour de nos installations

L'étude que nous avons fait réaliser en 2009 a démontré que nos activités ne créent aucun dépassement des normes de bruit, que ce soit en limite de propriété ou en zone d'émergence réglementée, et ce de jour comme de nuit.



Extraits du rapport consacré au bruit

« 2.1 Méthodologie de mesures

Les mesures ont été effectuées conformément à :

- L'annexe technique de **l'arrêté ministériel du 23 janvier 1997** relatif à la limitation des bruits émis dans l'environnement par les Installations classées pour la protection de l'environnement sans déroger à aucune de ses dispositions.
- La **norme NF S 31-010** de décembre 1996 relative à la caractérisation et au mesurage des bruits de l'environnement méthode expertise.

Les mesures sont effectuées:

- En limite de propriété de l'entreprise
- En limite de zones à émergence réglementée »
- « Lors des mesures, le fonctionnement de l'entreprise est considéré comme représentatif de l'activité journalière. L'installation fonctionne 24 H sur 24 »
- « 3 Synthèse des résultats et conclusions

3.1 Référentiel réglementaire

Les valeurs limites autorisées sont définies dans l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n°DCVC-EIM-FTN°2006 du 30 janvier 2006 pour le site Eurotunnel de Coquelles et l'arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter n° DAECS-PE-BIC-CP-2007-245 du 18 octobre 2007 pour le site Eurotunnel de Sangatte.

Les valeurs mesurées ont été comparées à ces arrêtés. »

« 3.3 Conclusion

L'impact sonore engendré par l'activité de la société Eurotunnel à Coquelles (62904), est conforme aux exigences des arrêtés précités. »





Notes on table

- Over 600 of mujor brands operating in the UK have been rated on the following criteria.

 Delivering carbon emissions reductions OR top ranked on emissions intensity in sector

 (missions reduction targets above UK Government Climate Change Committee target (1.7% annual reduction

 Carbon emissions reporting in compliance with accepted intensitional standards

Brands that meet these criteria are narried Brand Emissions Leaders, the rest are raris

	Rating	Description	
1	Brand Emissions sander	Most of irrests	
2	Brand Emissions Runner Up	Meet some orders and full others by a	
,	Brand Emissions Competitur	Good data or performance can be asset margin.	
4	Data not comparable	Carbon emissions reported but not con Brand Emissions	
3	Qualitative disclosure any	Qualitative information on climate cha-	
	No carbon information found	No carbon data and no reference to co	

Sest of sector refers to those brands that are best in their sector in each of the BEL 110 eductions, lowest carbon intensity, and strongest targets.

More detail is available on brand performance in the Brand Emissions Leaders Report

Details on the ratings method is available at bit Jy/brandemissions2009

For further questions please information contact Dermot Hiklock, Research Manag research@endscarbon.com







Brand Emissions Leaders Ratings for the Rail and Other Sector

Brand name (Brand Owner)	Brand Emissions Leaders Rating	Best of sector
Arriva	Brand Emissions Leader	
Eurostar	Brand Emissions Leader	
Groupe Eurotunnel	Brand Emissions Leader	O Ingel O Asserts Industry
First	Brand Emissions Runner-up	
Heathrow Express (BAA Limited)	Brand Emissions Runner-up	
Go-Ahead	Brand Emissions Competitor	
Stagecoach	Brand Emissions Competitor	
National Express	Data not comparable	
Network Rail	Data not comparable	
Virgin Trains (Virgin Group)	Data not comparable	
Citylink	Qualitative disclosure only	
Gatwick Express (Govia)	Qualitative disclosure only	
Stena Line	No carbon information found	

In association with

Brand Emissions Leaders Report 2009

5.3 L'eau

L'eau est une ressource abondante dans le Calaisis, mais Eurotunnel s'efforce d'en maitriser la consommation et agit également pour limiter l'impact de ses rejets.

Les eaux résiduaires du Terminal France, ainsi que les eaux usées de la Commune de Coquelles sont collectées puis traitées dans la station d'épuration d'Eurotunnel. Cette station, d'une capacité de 13 500 équivalent-habitants, fait l'objet d'un suivi régulier. Les contrôles réglementaires effectués dans le cadre du programme d'autosurveillance ont démontré le bon fonctionnement de cet équipement.

La station d'épuration d'Eurotunnel a traité un total de 264 000 m³ d'eaux usées.

Les eaux de pluie collectées sur le terminal France à Coquelles sont stockées dans quatre bassins-tampons avant rejet dans les cours d'eau voisins. La totalité des analyses pratiquées sur ces rejets ont démontré la bonne qualité de ces eaux et l'absence de pollution. Environ 8 millions de m³ d'eau pluviale ont ainsi transité sur le Terminal France.



Bassin de rétention sur le Terminal de Coquelles

33 000 m³ d'eau pompés dans la nappe phréatique à l'entrée du Tunnel pour protéger l'infrastructure ferroviaire, à l'endroit ou celle-ci pénètre dans la roche calcaire, ont pu être réutilisés dans les systèmes d'exploitation pour alimenter le réseau d'eau incendie du Tunnel et les systèmes de nettoyage. Le volume rejeté en mer depuis le site de Sangatte après contrôle s'élève à 101 477 m³. Il rassemble les eaux de pluie collectées sur le site, mais également sur bassin plusieurs hectares du versant environnant, ainsi que les eaux de drainage du Tunnel.

Chacun de ces flux est contrôlé et analysé indépendamment avant mélange dans le bassin de rejet.

Le rejet final est ensuite lui-même analysé conformément aux prescriptions de l'Arrêté Préfectoral.

La consommation d'eau potable reste stable sur le Terminal France, à 96 022 m³. A Sangatte, d'importants travaux sur le circuit de refroidissement ont nécessité la vidange de celui-ci. La remise en eau consécutive à cette vidange explique l'élévation de consommation à 14 700 m³.



Usine de refroidissement de Sangatte (FR)

En Grande-Bretagne, une réduction notable de la consommation d'eau potable a été obtenue sur le Terminal de Folkestone. Celle-ci est descendue à 79 929 m³.

Sur l'usine de refroidissement de Shakespeare Cliff, également en raison des travaux sur le circuit de refroidissement, la consommation d'eau est montée à 20 514 m³.



Usine de refoidissement de Shakespeare Cliff (G-B)

5.4 Les déchets

La gestion des déchets représente également un axe de travail important pour minimiser l'impact d'Eurotunnel sur son environnement et réduire la consommation de ressources naturelles.

La stratégie d'Eurotunnel s'appuie sur les critères de priorités suivants :

- Réduction à la source
- Réemploi
- Valorisation matière
- Valorisation énergétique
- Enfouissement

La gestion des flux de déchets sur les terminaux est organisée autour d'un système de collecte sélective, et les filières d'élimination et de traitement sont optimisées pour exploiter au mieux l'apparition de nouveaux procédés, tel que la bio-méthanisation qui permet de produire électricité et chaleur à partir de la matière organique fermentescible.



Parc à déchets sur les Terminaux d'Eurotunnel : priorité au tri sélectif

Sur le terminal britannique, la procédure de gestion des déchets a été totalement réécrite en 2009 afin d'améliorer l'efficacité de l'organisation de la collecte et de prendre en compte l'évolution de la réglementation.

En 2009 la production de déchets du Terminal France a pu être réduite de 25 %, à 1 774 tonnes. Le taux de valorisation des déchets produits sur le Terminal de Folkestone continue à s'améliorer, pour atteindre 52 % en 2009.

5.5 La biodiversité et les espaces naturels

Le partenariat entre Eurotunnel et le White Cliffs Country Project a de nouveau été salué en 2009 par l'attribution d'un 5ème « Green Flag Award » consécutif, pour sa gestion du site de Samphire Hoe.



Eurotunnel a reçu en juillet 2009 le « pavillon vert » récompensant la gestion et la haute qualité écologique de Samphire Hoe en Angleterre

Ce site artificiel de 30 hectares, créé par le dépôt de près de 5 millions de m³ de craie bleue provenant du creusement du Tunnel, avait, il y a 15 ans, été ensemencé avec une trentaine d'espèces végétales collectées sur les falaises voisines.

gestion de qualité permis un développement impressionnant de la biodiversité, avec actuellement plus de 200 espèces végétales présentes (parmi lesquelles cette année 11 000 pieds d'orchidées, sphegodes, ayant Ophrys colonisés spontanément l'espace), 30 espèces de papillons et plus de 200 espèces d'oiseaux fréquentant les lieux.



La présence de bétail permet d'améliorer la biodiversité végétale de la réserve naturelle de Samphire Hoe

L'orchidée araignée (Ophrys fuciflora) : histoire d'une colonisation

Lors du premier comptage en 1987, il existait 13 plants, répartis en 2 zones. En 1989, le nombre total de plants était tombé à 6!

Le plan de gestion du site, en particulier grâce au pâturage réalisé par un troupeau de moutons, a permis une évolution positive de la situation : 45 plants en 1994, 90 en 1999, 136 en 2004, 166 en 2008, 204 en 2009.

Le développement de cette variété d'orchidée, rare sur le sol britannique et uniquement présente sur les coteaux calcaires entre Folkestone et Wye, est un des grands succès de la gestion de cet espace remarquable.



Orchidée araignée (Ophrys fuciflora)

Ce résultat est d'autant plus remarquable qu'il est ouvert au public et a accueilli en 2009 plus de 110 000 visiteurs.

L'attachement du public à cet espace est également démontré par sa participation à son entretien : 676 journées de travail ont été effectuées par des bénévoles « permanents », et 223 bénévoles « intermittents » sont également intervenus dans le cadre d'actions ponctuelles.

Les espaces naturels du Terminal France à Coquelles ne sont pas ouverts au public, mais font l'objet d'un suivi depuis l'ouverture du Tunnel, au travers d'un partenariat entre Eurotunnel et le GON (Groupe Ornithologique Naturaliste du Nord / Pas-de-Calais).

« ... Les plans d'eau et les secteurs de délaissés constituent des zones de quiétude favorables à la faune et notamment à l'avifaune qui trouve, au sein de ces vastes zones humides, l'habitat et la tranquillité nécessaire à leur reproduction. ... Les observations réalisées illustrent l'importance du site pour la nidification de certaines espèces d'intérêt patrimonial... »¹

Seuls quelques privilégiés ont accès à ces espaces. Ce sont les collégiens du Club Nature du Collège Jeanne d'Arc de Calais, qui bénéficient de journées découverte, encadrées par du personnel d'Eurotunnel. Au cours de ces journées, les adolescents peuvent observer animaux et insectes rares ou s'initier aux techniques de comptage.

En 2009, la visite de la station d'épuration d'Eurotunnel, qui traite également les eaux usées de la ville de Coquelles, a permis une sensibilisation aux problématiques de l'assainissement des eaux.



Les nombreuses espèces d'oiseaux présentes sur les terrains autour du Terminal français d'Eurotunnel témoignent de la haute valeur patrimoniale du site

¹ Plan de gestion 2009 – 2013 Conservatoire des Sites naturels du Nord et du Pas-de-Calais



6 - Sensibilisation, information et partage de bonnes pratiques

6.1 Sensibilisation du personnel et du public

La semaine du développement durable offre traditionnellement à Eurotunnel l'opportunité de sensibiliser son personnel et sa clientèle.

La préservation de la biodiversité, les pratiques agricoles respectueuses de l'environnement, les circuits de distribution courts ont été les sujets présentés dans le cadre d'un « mini salon » :



Maintien d'une végétation variée dans le cadre de la protection des insectes pollinisateurs

Les animateurs du réseau biodiversité pour les abeilles ont attiré l'attention sur l'intérêt que présente le maintien d'une végétation variée dans le cadre de la protection des insectes pollinisateurs.

La distribution de sachets de mélanges de semences de plantes mellifères a été particulièrement bien reçue par tous ceux qui ont écidé d'offrir un coin de leur jardin aux abeilles du voisinage! Des exploitants agricoles locaux ont présenté leurs pratiques de l'agriculture raisonnée et de l'agriculture biologique, ce qui a permis de nombreux échanges relatifs à la qualité des produits et à l'organisation de la filière agricole.



Stand de légumes bio



Sensibilisation du personnel d'Eurotunnel au Siège d'exploitation à Coquelles

Sur ce thème, les responsables de l'association « Transp'art en CE » ont présenté le concept des AMAP (Association pour le Maintien d'une Agriculture Paysanne), formes de production et de distribution de produits agricoles privilégiant les circuits courts et la consommation de produits locaux de saison.

6.2 Une opération spéciale en direction des écoliers

Une opération menée par Eurotunnel en 2009 et consistant à faire don de 500 micro-ordinateurs à des écoles du Pas-de-Calais illustre la démarche de développement durable de l'entreprise.

Eurotunnel a en effet procédé au renouvellement complet de son parc de PC et des logiciels associés. Plutôt que de considérer les anciennes machines uniquement comme des déchets à recycler, Eurotunnel a choisi de les offrir au total à une centaine d'établissements primaires ou secondaires et à quelques associations de la Côte d'Opale.

Une opération similaire est en cours de réalisation au premier semestre 2010 dans la région du Kent.



Le Club « Planète Gagnante » organisé par l'ADEME est un lieu d'échange de bonnes pratiques, rassemblant des entreprises souhaitant réduire leur empreinte environnementale.

Eurotunnel participe régulièrement aux rencontres et manifestations organisées par le club.



L'opération « don de PC » a rencontré un franc succès auprès des écoles et associations de la Côte d'Opale



Club Planète Gagnante

6.4 Information aux parties intéressées

Les investisseurs et le monde économique commencent à porter un regard attentif sur la stratégie de Développement durable des entreprises et leur performance environnementale. Les conséquences financières d'une pollution ou les orientations prises par l'entreprise pour réduire leur impact environnemental deviennent des critères importants pour les agences de notation.

L'intérêt croissant des milieux économiques pour Eurotunnel a été démontré par le nombre croissant de

- questionnaires ou d'enquêtes destinés à vérifier la réalité de la valeur verte d'Eurotunnel.
- Eurotunnel est une entreprise impliquée dans la vie locale et ouverte au dialogue. Les dirigeants de l'ADECA, Association de Défense de l'Environnement du Calaisis, ont été reçus à leur demande pour un échange de vue général.



7. Résultats

La performance environnementale d'Eurotunnel a été reconnue à plusieurs reprises en 2009 :

Le Carbon Trust Standard, organisme indépendant créé à l'initiative du DEFRA (Ministère l'Environnement de britannique), a développé un référentiel dédié au management des émissions de gaz à effet de serre, destiné aux organisations souhaitant réduire leur impact sur le changement climatique. Ce référentiel pose une série d'exigences relatives à la politique CO2 de l'entreprise, objectifs de réduction et aux à l'organisation mise en place pour les atteindre, la méthodologie de calcul et de contrôle, et impose un niveau minimum de réduction à atteindre tous les ans. L'audit réalisé en début d'année a porté sur la période 2006, 2007 et 2008. L'auditeur du Carbon Trust Standard a vérifié et validé une réduction sur cette période de 44 % des émissions dues à l'utilisation d'énergie électrique et fossile.



Le réseau « Alliances » pour la responsabilité sociale et environnementale a pour objectif d'accompagner les entreprises pour qu'elles améliorent leurs performances tout en respectant l'Homme et l'Environnement. Il regroupe 200 entreprises et institutions du Nord/Pas-de-Calais, et vise à partager les bonnes pratiques et développer l'engagement volontaire des entreprises pour intégrer les enjeux sociaux et environnementaux dans leur stratégie et dans leur fonctionnement quotidien.

Présidé par Philippe Vasseur, ancien ministre, le réseau décerne tous les ans ses Trophées de l'Economie Responsable et a remis à Eurotunnel un trophée pour l'ensemble de son action en faveur de la protection de l'environnement.



POUR LA RESPONSABILITÉ SOCIALE ET ENVIRONNEMENTALE

L'Edinburgh University Business School évalue chaque année la performance de plus de 600 grandes marques commercialisées au Royaume-Uni en matière d'émissions de gaz à effet de serre et a publié en décembre le « Brand Emissions Leaders Report 2009 ».

Eurotunnel figure dans le top des «Brand Emission Leaders » et a été classée meilleure entreprise du secteur ferroviaire.





Pour la cinquième année consécutive, Eurotunnel a reçu en juillet 2009 le « Green Flag Award » pour sa gestion et la haute qualité écologique de la réserve naturelle de Samphire Hoe en Angleterre qui abrite de nombreuses mais rares espèces végétales et animales. Eurotunnel assure, en partenariat avec White Cliffs Country Project, la gestion du site qui accueille chaque année plus de 110 000 visiteurs.

