

UNE NOUVELLE DIMENSION DU TRANSPORT FERROVIAIRE

GROUPE EUROTUNNEL



2010
RAPPORT
ENVIRONNEMENT





01_ Le faible impact environnemental du service des Navettes Camions est un avantage concurrentiel pris en considération par de plus en plus de transporteurs routiers clients d'Eurotunnel

02_ L'inauguration du parc éolien d'Eurotunnel, le 20 avril 2010 à Coquelles, concrétise l'engagement du groupe dans les énergies renouvelables

03_ Samphire Hoe, réserve naturelle créée de toutes pièces par Eurotunnel lors du creusement du Tunnel, est un modèle de biodiversité.

04_(en couverture)
Le portail du Tunnel à Coquelles (Pas-de-Calais) affiche désormais les couleurs de l'entreprise et son statut : celui d'un lien vital entre l'Angleterre et le continent

05/06_(en couverture)
2010 est l'année de la constitution d'un véritable Groupe Eurotunnel, avec l'acquisition de GB Railfreight, 3^e opérateur de fret ferroviaire en Grande-Bretagne et son intégration réussie dans l'ensemble Europorte



UNE VALEUR VERTE

Le transport des personnes et des biens figure parmi les secteurs de l'économie qui ont le plus évolué durant ces dernières années. La prise en considération des enjeux environnementaux et, notamment, du phénomène d'effet de serre, de son incidence sur les variations climatiques imposent aux acteurs responsables du transport d'inscrire leur activité dans une démarche de développement durable. Exigence qui doit rester compatible avec la demande de rapidité et disponibilité exprimée par les clients.

Le Lien fixe transmanche a permis l'intensification des échanges entre la Grande-Bretagne et le continent : 265 millions de passagers et 240 millions de tonnes de marchandises ont déjà emprunté ce lien vital. Depuis la conception du tunnel sous la Manche et le début - il y a 17 ans - de son exploitation, Eurotunnel répond aux attentes en matière de qualité de service en offrant le système de transport le plus rapide, le plus fiable et le plus simple pour franchir le détroit du Pas-de-Calais. De surcroît, l'utilisation de la traction électrique pour l'ensemble des Navettes et des trains empruntant le Tunnel comme l'absence de toute interaction avec l'écosystème marin, font d'Eurotunnel le moyen de transport transmanche le plus respectueux de l'environnement.

Engagé en faveur d'un transport « bas carbone » Groupe 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.

Groupe Eurotunnel et ses filiales regroupées dans l'ensemble Europorte développent ainsi dans toute la France et la Grande-Bretagne une offre globale de transport ferroviaire de marchandises et de services logistiques correspondants. Le groupe s'engage résolument comme un leader du transport éco-responsable et met son expertise et son *leadership* au service de ses filiales et de ses clients afin de les aider à réduire l'empreinte carbone de leurs activités.

Groupe Eurotunnel se développe, prêt à saisir toutes les opportunités de croissance durable qu'ouvre le poids grandissant des enjeux environnementaux. Ainsi, Groupe Eurotunnel constitue une véritable valeur verte.

04

LES GRANDS ENJEUX POUR LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT

05

LA CONCESSION ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

2.1 ORGANISATION – MANAGEMENT 2.2 PROSPECTIVE RÉGLEMENTAIRE

2.3 ACTIONS

- 2.3.1 Énergie et gaz à effet de serre
- 2.3.2 L'eau
- 2.3.3 Les déchets
- 2.3.4 Ressources
- 2.3.5 La biodiversité et les espaces naturels
- 2.3.6 Sensibilisation, information et partage de bonnes pratiques

2.4 RÉSULTATS

14

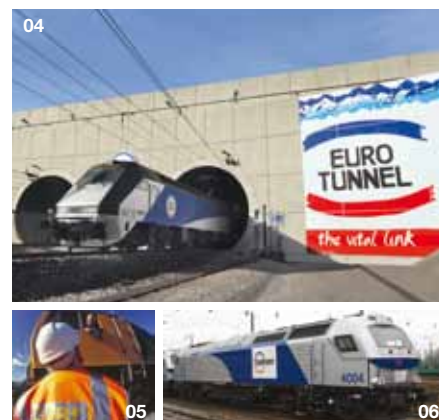
L'ENSEMBLE EUROPORTE

3.1 PRÉSENTATION

3.2 LES ACTIVITÉS CONTINENTALES

- 3.2.1 Organisation – Management
- 3.2.2 Veille environnementale
- 3.2.3 Participation à des travaux sur l'environnement
- 3.2.4 Programme d'actions environnement
- 3.2.5 Communication
- 3.2.6 Reporting environnemental

3.3 LES ACTIVITÉS EN GRANDE-BRETAGNE



Publié le 1^{er} mai 2011



1. LES GRANDS ENJEUX POUR LES ACTIVITÉS DE TRANSPORT



01

01. Eurotunnel est, de loin, l'opérateur de transport transmanche le plus respectueux de l'environnement et le seul à avoir publié depuis 2007 un bilan carbone

Le changement climatique pourrait entraîner 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.

Parmi les activités humaines qui pourraient accélérer une modification du climat, la gestion des transports – si elle n'est pas adaptée aux nouveaux enjeux, raisonnée et maîtrisée – peut apparaître comme un risque. Dans le Nord-Pas-de-Calais par exemple, là où se situe une grande part de l'activité d'Eurotunnel, il représente 17 % des émissions de gaz à effet de serre derrière l'industrie (48 %) et le secteur résidentiel/tertiaire (19 %). Cette troisième position masque néanmoins une forte hausse : +27 % depuis 1990.

Dans ce contexte, Groupe Eurotunnel, par ses choix énergétiques et sa stratégie volontariste de développement des activités ferroviaires, œuvre pour une évolution nécessaire des modes de transport et offre une large gamme de prestation de services à caractère durable.

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 : le document qui sera soumis à consultation publique a pu être finalisé en décembre 2010.

En France, Groupe 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 travailler à la mise en œuvre prochaine d'un affichage du contenu carbone des prestations de transport.

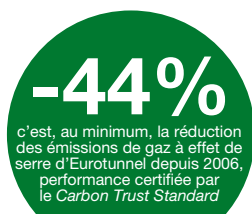
En Grande-Bretagne, Eurotunnel a initié, en tant que gestionnaire d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et sur demande du DEFRA (*Department for Environment, Food and Rural Affairs*) et conformément au *Climate Change Act* (2008), une étude sur la résilience de son infrastructure face au changement climatique prévisible.

D'autre part, en raison du niveau de sa consommation énergétique, Eurotunnel est entré dans le processus du *Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme* (CRC), processus de reporting des émissions de CO₂ liées aux consommations d'énergie.

Partout, Groupe 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.

Les investisseurs et le monde économique sont attentifs à 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.

Groupe Eurotunnel a ainsi été sélectionné et inclus, en 2010, dans l'indice GAIA Index (performance extra financière des valeurs moyennes) élaboré par Ethifinance. ○



2. LA CONCESSION ET L'EXPLOITATION DU TUNNEL SOUS LA MANCHE

2.1

ORGANISATION – MANAGEMENT

La protection de l'environnement est l'une des composantes du Développement durable, qu'Eurotunnel qui exploite le Lien Fixe transmanche 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.

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 de Développement durable. Elle rend compte au Directeur général adjoint en charge des activités de la Concession.

La Direction Sécurité et Développement durable remplit une mission interne de surveillance et de support aux opérations qui permet d'anticiper toute dérive ou incompréhension pouvant aboutir à un impact environnemental, et une mission externe d'analyse des réglementations en préparation et de collaboration avec le législateur si des clarifications sont nécessaires comme dans le cas du CRC.

Elle est également l'interlocuteur des autorités chargées de la surveillance des impacts de l'activité sur l'environnement, en France et en Angleterre, pour lesquels elle produit les nombreux rapports obligatoires (production de déchets, émissions polluantes dans l'air et dans l'eau, émissions de fluides frigorigènes...)

La Direction Sécurité et Développement durable a également contribué à la construction de l'organisation QHSE de la nouvelle entité du groupe Eurotunnel Europorte Services en charge de l'exploitation et de la gestion du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque. Le RSE (Règlement de Sécurité de l'Exploitation) a ainsi pu être rapidement validé par l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire. L'expertise de la Direction Sécurité et Développement durable a aussi été mise à contribution dans le cadre de la préparation de la documentation, du management environnemental ou de l'élaboration du Plan d'Intervention et de Sécurité du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque.



2.2

PROSPECTIVE RÉGLEMENTAIRE

■ Eurotunnel s'est inscrit en 2010 sur le marché britannique des quotas de CO₂, ceci afin de répondre à la réglementation entrée en vigueur en avril, le *Carbon Reduction Commitment Energy Efficiency Scheme* (CRC).

Le programme CRC vise à améliorer l'efficacité énergétique des organisations des secteurs public et privé en Grande-Bretagne. C'est un élément clé de la stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre mise en place par le gouvernement britannique dans le cadre de la loi du *Climate Change Act 2008*.

Selon le CRC, toute entreprise qui a eu, sur l'exercice 2008, une consommation d'énergie supérieure à 6 GWh est soumise à cette nouvelle réglementation et doit se déclarer, sous peine de pénalités financières. Elle devra fournir une estimation de ses émissions de CO₂ afin de déterminer le nombre de quotas qu'il lui faudra acheter auprès du ministère de l'environnement



01_Eurotunnel a remis à DEFRA pour publication en avril 2011 une étude d'impact sur les risques potentiels liés au changement climatique sur son activité, à l'invitation du Gouvernement britannique
02_L'équipement des modules de trains de travaux du Tunnel en moteurs électriques non polluants va permettre une économie de 680 tonnes équivalent CO₂ par an



pour compenser ces émissions. La réduction totale des émissions atteinte grâce à ce programme sera déterminée par la quantité de quotas disponibles d'une année sur l'autre. Un classement des organisations sera publié annuellement et de façon officielle. Environ 20 000 organisations devraient être intéressées de près ou de loin par ce marché d'échange.

Eurotunnel fait partie des entreprises concernées. Si l'inscription au registre est la première étape, l'équipe de la DSDD devra rapidement faire une estimation des émissions de CO₂ résultantes des activités du Terminal UK (hors alimentation caténaire et équipements directement liés à l'exploitation de l'infrastructure du tunnel sous la Manche).

L'enjeu est de taille et à deux niveaux : affichage public des efforts de l'entreprise quand à la maîtrise des émissions de gaz à effet de serre, taxation de ces mêmes émissions.

■ *Le Climate Change Act 2008*, au-delà de la nécessité de lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, considère que le changement climatique est inévitable. Dans cette logique, il impose au Gouvernement britannique d'évaluer la capacité de résilience de ses infrastructures afin d'éviter toutes perturbations liées à des phénomènes climatiques.

Eurotunnel a été invité par le DEFRA (*Department for Environment, Food and Rural Affairs*, ministère de l'Environnement britannique), en tant que gestionnaire d'une infrastructure vitale pour l'économie du pays, à produire une étude d'impact sur les risques potentiels liés au changement climatique sur son activité.

Cette étude a été finalisée en avril 2011. En 2010 le travail a porté sur l'aléa climatique pour le siècle à venir, il se poursuit par une identification des impacts sur les différents processus permettant la réalisation du service et par une évaluation de la criticité de ces impacts en regard de la continuité de l'activité.

Valeur d'avenir, Eurotunnel est titulaire de la Concession de l'exploitation du tunnel sous la Manche jusqu'en 2086, et ce travail sur le long terme s'intègre naturellement à la vision stratégique de l'entreprise.

FONDAMENTAUX

Le respect de l'environnement

Un engagement depuis l'origine, un défi de tous les jours

Eurotunnel, c'est à la fois :

- une infrastructure qui permet de traverser la Manche sans la moindre interaction avec l'écosystème marin ;
- un système de transport mû par l'énergie électrique et un bilan carbone très inférieur à ses concurrents ;
- des politiques d'économie d'énergie, de gestion des déchets, de traitement de l'eau, de contrôle du bruit en pointe ;
- l'ouverture du site de Coquelles (Pas-de-Calais) à la production d'énergie renouvelable, grâce à l'installation d'éoliennes ;
- un bilan remarquable en termes de maintien et de développement de la biodiversité sur ses sites en France et en Angleterre ;
- une sensibilisation répétée de ses clients, de ses fournisseurs et de ses salariés aux enjeux environnementaux.

2.3 ACTIONS

Le programme d'actions Environnement s'articule autour de cinq thèmes principaux englobant les actions visant à minimiser les impacts des activités d'Eurotunnel sur son environnement.

2.3.1 ÉNERGIE ET GAZ À EFFET DE SERRE

L'utilisation de l'énergie est la principale cause d'émission de gaz à effet de serre.

Bien que l'activité de transport transmanche par le Tunnel soit à l'abri des phénomènes météorologiques violents qui pourraient se multiplier en raison du risque de changement 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.

■ 2010 a vu la poursuite des livraisons des wagons de train de travaux autonomes à motorisation électrique, dont le projet avait été lancé en 2009 :

Le réseau ferré d'Eurotunnel est soumis à des conditions d'exploitation uniques au monde en raison de sa fréquence d'utilisation et de la charge portée sur les voies. 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.

De telles conditions d'exploitation constituent un véritable défi pour l'infrastructure.

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.



02

Sept wagons ont reçu 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 tonnes équivalent CO₂ par an par rapport à la configuration antérieure.

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

● Le parc éolien sur le terminal France à Coquelles :

Le 20 avril 2010 à Coquelles (Pas-de-Calais), Groupe Eurotunnel a inauguré son parc éolien de trois éoliennes en présence de MM. Michel Hamy, maire de Coquelles, Gérard Gavory, sous-préfet de Calais, Grégoire Verhaeghe, Président-Directeur général d'InnoVent, Serge Décaillon, Secrétaire général du Secours Populaire Français dans le Pas-de-Calais, de Jonathon Porritt, Fondateur de Forum for the Future, et de nombreuses personnalités de la région.

Trois éoliennes d'une puissance de 800 kW chacune ont été construites sur le Terminal France. Elles produisent l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 foyers.

Ces trois éoliennes ont produit environ 850 MWh depuis leur mise en service au début du deuxième trimestre 2010. 10 % des recettes issues de la location des terrains pour ces éoliennes sont données au Secours Populaire Français ; ces dons sont distribués prioritairement sous la forme de « bons d'énergie ».

● Les nouveaux simulateurs de conduite destinés à la formation de nos conducteurs de trains ont été développés en 2010 et disposent d'un module dédié à l'éco-conduite : la consommation est directement affichée dans le poste de pilotage et l'historisation des résultats permet un suivi de la performance de chaque conducteur.

EFFET DE SERRE

Évolution des émissions de gaz à effet de serre associés à périmètre constant (en kgCO₂/€CA)



01_Le parc éolien d'Eurotunnel à Coquelles produit 2,4 MW, soit l'équivalent de la consommation électrique annuelle de 2 000 foyers (hors chauffage)
02_ Dotés de l'option éco-conduite, les simulateurs aident à former les conducteurs des Navettes d'Eurotunnel à conduire plus écologiquement



01

01 Depuis le 1^{er} janvier 2011, le passage des Navettes Camions de 30 à 32 wagons porteurs entraîne une nouvelle réduction des émissions de gaz à effet de serre

02 Une étude est en cours sur les 8 000 points lumineux des terminaux de Coquelles et de Folkestone pour une gestion durable de l'éclairage

Après deux ans de recherche et développement, le projet de remplacement des simulateurs est arrivé à son terme avec la réception de deux nouvelles cabines fin novembre.

Equipés des dernières technologies, ces nouveaux simulateurs révolutionnent l'apprentissage de la conduite des locomotive Brush. Les scénarii repris par les nouvelles machines sont plus nombreux et plus réalistes.

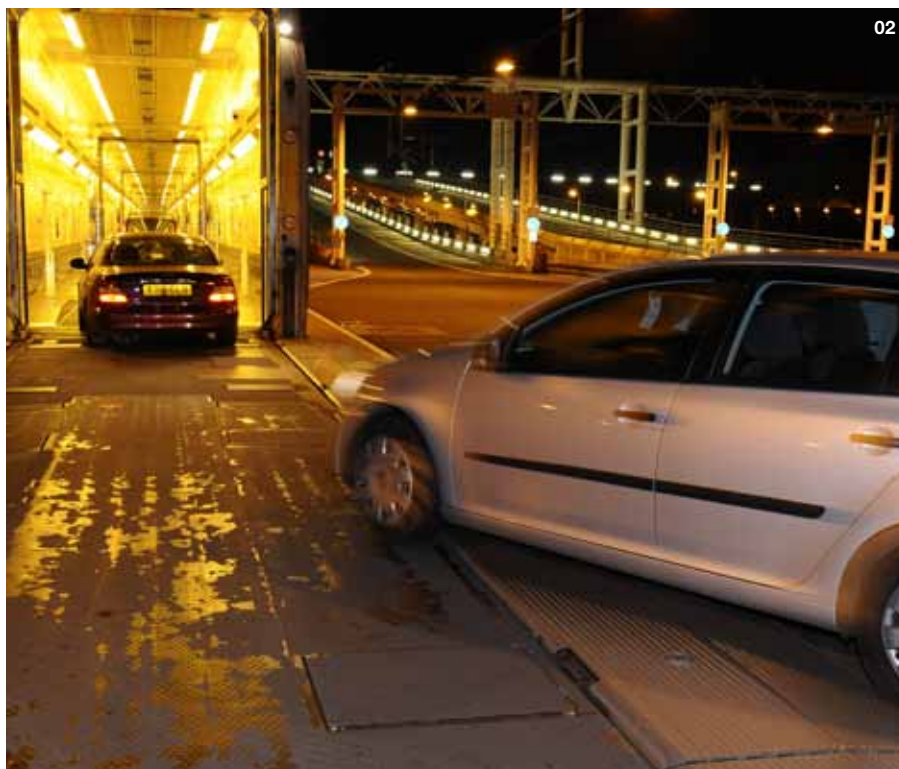
Dotés de l'option «Eco-Drive», ils aident à former les conducteurs à une conduite moins consommatrice d'énergie. Enfin, les programmes d'analyses intégrés facilitent le suivi des sessions de formation.

Grâce à ces outils de haute technologie, les formations Conduite participeront, à partir de janvier 2011, au maintien et au renforcement des connaissances des conducteurs. Toujours mieux formés, mieux préparés, ils pourront faire face aux situations les plus délicates... tout en ayant une conduite plus écologique !

- Une étude et les premiers tests de faisabilité ont été lancés pour augmenter le nombre de poids lourds transportés sur une Navette Camion, en passant le nombre de wagons porteurs de 30 à 32. Les émissions de gaz à effet de serre ramenées au véhicule transporté pourraient ainsi baisser de 5 % de plus.

- Eurotunnel reste attentif aux possibilités d'utilisation de véhicules électriques sur ses terminaux, et teste régulièrement différents modèles pour vérifier leur compatibilité avec les critères spécifiques de notre activité. Nous avons ainsi en 2010 testé la F-City de FAM automobiles en conditions réelles d'utilisation durant deux semaines.

- En partenariat avec EDF, plusieurs études ont été menées pour identifier des possibilités de réduction de consommation d'énergie sur le terminal France, dans le cadre de la stratégie nationale des Certificats d'Economie d'Energie. Ces études ont porté en particulier sur l'éclairage extérieur, assuré par 8 000 points lumineux, et sur le chauffage des bâtiments.



02

● Eurotunnel a poursuivi en 2010 son partenariat avec le département énergétique de l'Ecole Nationale Supérieure des Mines de Douai pour quantifier le « gisement de calories » disponible sur l'usine de climatisation du Tunnel, afin d'évaluer la possibilité de valoriser ces calories extraites du Tunnel vers un nouveau pôle de développement territorial à vocation touristique porté par la commune de Sangatte.

L'étude, réalisée dans le cadre d'un PST (Projet Scientifique et Technologique) et présentée en mars par le groupe d'élèves ingénieurs, confirme le potentiel énergétique, mais les technologies actuellement disponibles n'en permettent pas une exploitation économiquement acceptable. Eurotunnel poursuit donc, en parallèle avec les études préalables à l'aménagement, le travail afin de rendre le projet compétitif avec les formes de production d'énergie plus traditionnelles et basées sur les combustibles fossiles.

● Eurotunnel a également mené une étude sur la possibilité de récupération de l'énergie cinétique au freinage des véhicules routiers, réalisée grâce à un appareillage placé sous la chaussée permettant de produire de l'électricité. Cet équipement serait installé juste avant un point d'arrêt obligatoire sur le terminal. Cette première approche a consisté en une comparaison des systèmes commençant à apparaître à l'étranger et une évaluation financière de l'opération, la prochaine étape sera l'étude technique nécessaire à l'injection de l'électricité produite dans notre réseau.

2.3.2 L'EAU

L'eau est une ressource abondante dans le Calais, mais Eurotunnel s'efforce d'en maîtriser 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'auto surveillance ont démontré le bon fonctionnement de cet équipement.

Les eaux de pluie collectées sur le terminal France à Coquelles sont stockées dans quatre bassins-tampons avant rejet à un débit maîtrisé dans les cours d'eau voisins, afin de réduire l'impact d'un flux important d'eau dans le réseau des waterings.

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 transitent chaque année sur le terminal France. 16 893 m³ d'eau pompés dans la nappe phréatique à l'entrée du Tunnel pour protéger l'infrastructure ferroviaire, à l'endroit où 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.



236 831

m³ d'eaux usées traitées par la station d'épuration d'Eurotunnel à Coquelles en 2010

98 979

m³ d'eau potable utilisée sur le terminal France en 2010, une consommation stable par rapport à 2009

01 La station d'épuration du terminal France d'Eurotunnel traite également les eaux usées de la commune de Coquelles



RECYCLAGE CITOYEN

Une démarche vertueuse au plan social, écologique et économique

À l'occasion du changement du parc des téléphones portables professionnels, Eurotunnel a démontré, une nouvelle fois, que ses engagements d'entreprise responsable et active en faveur de la protection de l'environnement sont bien concrets. Début janvier, le département Property Services a revendu les 210 vieux portables de l'entreprise à EMC, une entreprise britannique spécialisée dans le recyclage des appareils électroniques. A EMC, les téléphones fonctionnels sont triés, testés, valorisés et reconditionnés en vue d'une revente comme produits d'occasion.

Les téléphones non fonctionnels sont utilisés comme pièces détachées pour réparer d'autres téléphones. Les parties non réutilisables seront recyclées de manière sécurisée via des filières autorisées et certifiées.

Le produit de cette vente a été intégralement reversé par Eurotunnel à deux oeuvres caritatives que le *Company Council* (l'équivalent britannique du Comité d'entreprise) soutient cette année : the British Heart Foundation et Julie Rose Stadium à Ashford.

2.3.3 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 ont fait l'objet en 2010 d'un nouvel appel d'offre, qui a conduit au choix de plusieurs prestataires offrant la possibilité de lancer de nouvelles filières de valorisation matière : caoutchouc, bois selon plusieurs catégories...

Sur le terminal britannique, un appel d'offre a également abouti à la sélection d'un nouveau prestataire de collecte et de traitement de déchets, qui offre aussi une prestation de valorisation matière améliorée grâce aux services d'une plate forme de tri des matières recyclables.

En 2010, la production de déchets du terminal France s'est élevée à 2 350 tonnes. L'augmentation, par rapport à 2009, est essentiellement due une production importante de métaux ferreux et non ferreux sur des opérations exceptionnelles. Près de 700 tonnes supplémentaires ont ainsi été valorisées en 2010.

Le taux de valorisation des déchets en France est monté à 59 %.

Le taux de valorisation des déchets produits sur le terminal de Folkestone continue à s'améliorer, pour atteindre 89 % en 2010, sur un total de 1 184 tonnes.



01 Le parc à déchets du terminal France a contribué à l'augmentation du taux de valorisation des déchets à 59 % en 2010

02 Le taux de valorisation des déchets sur le terminal de Folkestone a continué à s'améliorer en 2010 pour atteindre 89 %



2.3.4 RESSOURCES

La préservation des ressources est une composante importante d'un développement économique durable. Le recyclage est un moyen d'y parvenir, la réduction de consommation en est un autre. En 2010, Eurotunnel a fait mener un audit sur l'ensemble des systèmes d'impression, qui a permis d'en faire un recensement exhaustif et d'identifier les pratiques. Les constats fait par l'équipe d'audit ont conduit à élaborer diverses recommandations allant de la mutualisation de certains équipements à la standardisation afin d'en réduire la diversité et le besoin en stock de consommables. Au-delà de l'intérêt purement économique de cette opération, le plan d'actions conduira également à une réduction du nombre de documents imprimés, donc à une réduction importante de la consommation de papier dont la fabrication nécessite 2 à 3 tonnes de bois et 5 à 15 m³ d'eau par tonne de papier.

2.3.5 LA BIODIVERSITÉ ET LES ESPACES NATURELS

Le partenariat entre Eurotunnel et le *White Cliffs Country Project* a de nouveau été salué en 2010 par l'attribution d'un sixième *Green Flag Award*[®] consécutif, pour sa gestion du site de Samphire Hoe, site artificiel de 30 hectares créé par le dépôt de près de 5 millions de m³ de craie bleue provenant du creusement du Tunnel, qui a permis un développement impressionnant de la biodiversité.

Les 5 et 6 mars, Eurotunnel a facilité la traversée d'un groupe français de volontaires de l'association Les Blongios du Nord-Pas-de-Calais, qui ont rejoint les membres de l'association *White Cliffs Countryside project* à Doll's House Hill, une partie des 48 hectares de la falaise de Folkestone qui est sous la responsabilité d'Eurotunnel.

L'objectif pour ce groupe binational était de nettoyer le terrain et créer des allées pour faciliter le déplacement des visiteurs du site tout en préservant l'environnement.

Leur prochaine réalisation sera la création et la pose de panneaux d'affichages. Grâce à des messages simples et dans les deux langues, ces supports permettront aux visiteurs de découvrir toutes les richesses de Doll's House Hill.

Doll's House Hill est la partie abrupte qui se trouve au dessus des installations d'Eurotunnel, entre le cheval blanc de Cheriton Hill et le lieu dit appelé Peene Quarry. La faune et la flore de ce site sont exceptionnelles. Elles font l'admiration du monde scientifique spécialisé.

Eurotunnel s'est engagé à entretenir et préserver cet endroit, comme à Samphire Hoe et sur l'ensemble de Folskestone Downs – dont fait partie Doll's House Hill - en partenariat avec l'association the *White Cliffs Countryside Project* (WCCP) et aux Jardins du Point du Jour à Calais avec d'autres associations françaises.

01_ La réserve naturelle de Samphire Hoe, au pied des falaises de Douvres en Angleterre, a accueilli plus de 100 000 visiteurs en 2010

02_ Le Cheval Blanc, un repère situé sur l'escarpement des collines de Folkestone Downs qui surplombent le terminal d'Eurotunnel, fait fonction de gardien de ce site naturel



01



02



01

En France, les « Jardins ordonnés », avec leurs sept hectares de plan d'eau, constituent une aire de repos très appréciée des espèces migratrices et un espace de nidification essentiel pour de nombreux oiseaux.

Les rats musqués y prolifèrent également depuis l'arrêt des campagnes d'empoisonnement qui étaient organisées par le GEDON (Groupement de Défense contre les Organismes Nuisibles). Leur population doit maintenant être régulée par des campagnes de piégeage afin d'éviter les dommages. Soixante sujets avaient été capturés en 2009, 134 en 2010, ce qui reflète l'évolution importante de cette population.



02

01_ Les nombreuses espèces d'oiseaux migrateurs présentes autour du terminal de Coquelles témoignent de la haute qualité environnementale du site
02_ L'usine de refroidissement de Sangatte (FR) et celle de Shakespeare Cliff (GB), permettent de refroidir l'eau servant à climatiser le Tunnel

2.3.6 SENSIBILISATION, INFORMATION ET PARTAGE DE BONNES PRATIQUES

Le 19 octobre à Paris, Eurotunnel a activement contribué à la 9^e édition du colloque annuel de l'Alliance Froid Climatisation Environnement (AFCE), en participant à une table ronde sur la traçabilité, le traitement et la destruction des fluides frigorigènes, et en apportant son témoignage d'exploitant sur la mise en œuvre pratique des réglementations : outils mis en place par Eurotunnel pour s'adapter à ces réglementations et leurs évolutions, remontée trimestrielle des données relatives aux fluides à la division DSDD par chaque département concerné et organisation d'un comité qui assure les échanges sur ces nouvelles réglementations et leurs applications sur le terrain.

Eurotunnel exploite et maintient près de 600 groupes de climatisation embarqués dans les Navettes et plusieurs centaines de groupes fixes dans les bureaux et salles techniques et a la charge de deux centrales de réfrigération pour le Tunnel.

Eurotunnel a lancé sur son site Internet un « éco-comparateur » qui permet de mesurer l'impact sur l'environnement des différents modes de transport disponibles pour traverser le Détroit de la Manche. Avec ce comparateur modal, Eurotunnel souhaite aider ses clients à choisir la solution de transport la plus écologique, en comparant les émissions de gaz à effet de serre (dont le CO₂ est le principal responsable) des moyens de transport qu'ils utilisent. Il leur suffit d'entrer le nombre de traversées effectuées en une année pour évaluer le montant des économies de CO₂ dégagées.

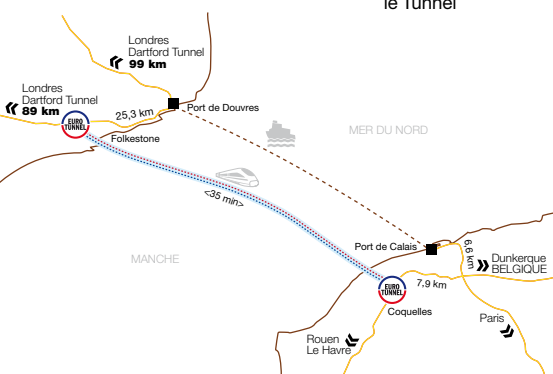
Le site est le suivant : www.eurotunnelfreight.com

Cet outil a été conçu à partir d'une étude réalisée par le cabinet JMJ Conseil (spécialisé dans les études en organisation, dans le développement des transports et la logistique) et après consultation de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).

Lorsqu'un véhicule emprunte une Navette Eurotunnel, il consomme une énergie propre et émet peu de carbone. En effet, la Navette, qui traverse la Manche en seulement 35 minutes, fonctionne à l'électricité principalement d'origine décarbonnée, tandis que les ferries consomment du fioul. De plus, les Navettes Eurotunnel amènent les véhicules directement sur l'autoroute M20 reliant Londres, leur évitant de parcourir 25 kilomètres supplémentaires en Grande-Bretagne et diminuant par là même leur pollution.

Conscient que les chargeurs sont confrontés à des contraintes environnementales toujours plus fortes, à des donneurs d'ordre toujours plus exigeants en matière de « croissance verte » et qu'ils ne disposent pas toujours des informations nécessaires, Eurotunnel s'engage à fournir à ses clients les outils et les éléments leur permettant de savoir le degré et la quantité d'émissions de CO₂ dégagées lorsqu'ils traversent la Manche. Ils pourront ainsi réaliser leurs arbitrages en connaissance de cause et réduire leur empreinte environnementale.

En Angleterre, Eurotunnel participe aux travaux du CBI (*Confederation of British Industry*) dans le cadre de sa réflexion sur la mise en œuvre des nouvelles réglementations liées au changement climatique : le CRC *Energy Efficiency Scheme*, et le CCRA (*Climate Change Risk Assessment*), et de leurs implications sur nos activités.



ÉCO-COMPARATEUR

Un camion franchissant le détroit du Pas-de-Calais sur une Navette Eurotunnel émet en moyenne 8,8 kg* de CO₂, au lieu de 158 kg sur un ferry de Calais à Douvres, auxquels s'ajoutent environ 20 kg* de CO₂ émis sur le trajet routier entre Douvres et Folkestone, si le poids lourd se dirige vers Londres.

2.4

RÉSULTATS

La performance environnementale d'Eurotunnel a été reconnue à plusieurs reprises en 2010 :

- Eurotunnel a été récompensé par le prix de l'entreprise la plus respectueuse du Développement durable (*Leadership in Sustainable Development*), décerné par IFW (*International Freight Week*) le principal groupe de presse britannique traitant du transport et de la logistique.

Eurotunnel devance dans cette catégorie plusieurs grands acteurs du secteur : American Airlines Cargo, CMA CGM, Hellmann UK, Samsung Heavy Industries, Wallenius Wilhelmsen Logistics.

Le jury, composé d'experts du monde du transport et de la logistique, a été à la fois sensible au bilan environnemental d'Eurotunnel et à son engagement renouvelé en faveur du développement durable, véritable valeur ajoutée pour ses clients.

- Eurotunnel a été une nouvelle fois distingué par l'attribution du *Green Flag Award*[®] (le « pavillon vert »), label qui distingue les espaces naturels les mieux préservés d'Angleterre et du Pays de Galles. Le *Green Flag Award*[®] est décerné pour la sixième année consécutive au site de Samphire Hoe, une trentaine d'hectares au pied des fameuses falaises de Douvres, terrain propriété de Groupe Eurotunnel.

Samphire Hoe a été créé au début des « années 90 », pendant les travaux de percement du Lien Fixe transmanche. Le site a été gagné sur la mer par l'utilisation de 5 millions m³ de craie, extraits des profondeurs de la Manche.

Soucieux de limiter l'impact sur l'environnement de la réalisation de l'ouvrage, en Grande-Bretagne comme en France, Eurotunnel a transformé dès l'origine Samphire Hoe en réserve naturelle : on peut y observer aujourd'hui 200 espèces différentes de plantes (dont de rares orchidées), 30 de papillons, 200 d'oiseaux.

La gestion quotidienne de cet espace naturel a été confiée par Eurotunnel à l'association *White Cliffs Countryside Project*, qui reçoit le soutien de nombreux bénévoles du Kent.

Le site est ouvert au public tous les jours de 7 h le matin à la tombée de la nuit. Il a accueilli, en 2010, plus de 100 000 visiteurs. ○

01_Le site de Samphire Hoe a reçu en juillet 2010 son sixième *Green Flag Award* (pavillon vert), label qui distingue les espaces naturels les mieux gérés en Grande-Bretagne

02_Pour *International Freight Week*, Eurotunnel est l'entreprise la plus respectueuse du Développement durable du secteur Transport et Logistique.



3. L'ENSEMBLE EUROPORTE



01

01 En plus de la traction des trains, Europorte offre une prestation intégrée comprenant les attelages et dételages des locomotives, les contrôles de sécurité des trains, les manoeuvres, la gestion des documents réglementaires, la coordination et la gestion des contrôles de sûreté, etc

02 L'ensemble Europorte dispose d'une flotte de 174 locomotives et locotracteurs au total

3.1 PRÉSENTATION

Europorte, au sein du Groupe Eurotunnel, a été créée en 2009. Cet ensemble est composé de différentes filiales capables de répondre de manière globale aux problématiques de transport de marchandises de ses clients :

- Europorte France : entreprise ferroviaire assurant le transport de marchandises en France et prochainement en Belgique,
- Europorte Proximité : opérateur ferroviaire assurant, pour le compte de la SNCF, l'exploitation, la maintenance et le transport de marchandises sur des réseaux secondaires. Cette filiale est aussi en charge de la maintenance des engins moteurs,
- Socorail : opérateur de services logistiques aux industriels assurant du chargement / déchargement de wagons, camion et bateaux,
- Europorte Services : entreprise en charge de l'exploitation et de la gestion du réseau ferré portuaire du Grand Port Maritime de Dunkerque,
- GB Railfreight : entreprise ferroviaire britannique spécialisée dans le transport de marchandises,
- Europorte Channel : entreprise ferroviaire assurant le transport des marchandises dans le tunnel sous la Manche.

Par la nature même de ces activités, l'ensemble Europorte contribue à développer un mode de transport plus respectueux de l'environnement. En effet, le transport de marchandises par voie ferrée constitue une alternative au transport routier, permettant de limiter l'impact sur l'environnement.

En cohérence avec l'engagement du Groupe Eurotunnel, les filiales d'Europorte se placent comme des acteurs majeurs du développement du transport éco-responsable.

3.2 LES ACTIVITÉS CONTINENTALES

3.2.1 ORGANISATION – MANAGEMENT

La maîtrise des impacts environnementaux des filiales continentales d'Europorte est une des quatre composantes de la politique Qualité Sécurité Environnement, d'égale importance avec la sécurité des collaborateurs, la sécurité des circulations et la satisfaction client.

Le système de management de l'environnement a été initié en 2010 et est développé de façon à satisfaire aux exigences de la norme ISO 14001. Ce système, au même titre que le système de management de la sécurité, est totalement intégré dans le système de management de la qualité de l'entreprise.

Au quotidien, le système de management de l'environnement est animé par la Direction Sécurité Qualité Environnement (SQE) et en particulier par le service Qualité Environnement, pour les filiales « continentales » de l'ensemble Europorte (Europorte France, Europorte Proximité, Socorail et Europorte Services). Ce service a pour missions la mise en œuvre, le déploiement et le suivi de la démarche environnementale, dans le respect de la réglementation et des engagements environnementaux de l'ensemble Europorte. Le directeur SQE rend directement compte au Président d'Europorte.

Les sujets relatifs au développement durable sont traités en collaboration étroite avec la Direction Sécurité et Développement durable du groupe Eurotunnel. En particulier, les engagements et la politique environnementale d'Europorte sont écrits de manière à assurer une cohérence avec les principes définis par le Groupe Eurotunnel

Le service Qualité Environnement d'Europorte est une structure transverse, qui assure à la fois un rôle de contrôle et de support aux différentes entités des filiales.



02

Il est également l'interlocuteur des autorités chargées de la surveillance des impacts de l'activité des filiales continentales du groupe Europorte sur l'environnement dans l'ensemble des pays où elles interviennent et en particulier en France et en Belgique.

3.2.2 VEILLE ENVIRONNEMENTALE

La veille environnementale pour Europorte fait l'objet d'une convention d'externalisation auprès de la Direction SDD du groupe Eurotunnel. Le service Qualité Environnement d'Europorte reçoit l'analyse des textes pouvant impacter les activités d'Europorte et est en charge de les intégrer au système SQE des filiales.

Ainsi Europorte est associée et bénéficie des démarches de prospective réglementaire menées par la Direction SDD. Ceci permet aux filiales d'anticiper les évolutions réglementaires.

3.2.3 PARTICIPATION À DES TRAVAUX SUR L'ENVIRONNEMENT

Avec l'appui de la Direction de la Sécurité et du Développement durable du groupe Eurotunnel, Europorte participe à un certain nombre de travaux et de comité tels que :

- projet de réglementation sur l'affichage du contenu carbone des prestations de transport.
- projet de norme définissant la méthodologie de calcul des émissions de gaz à effet de serre des prestations de transport.

L'ensemble des réunions de ses groupes de travail donnent lieu à des réunions de travail régulières entre la direction SDD d'Eurotunnel et la Direction SQE d'Europorte, afin de partager les expériences et d'intégrer les remarques de l'ensemble des filiales du groupe.

3.2.4 PROGRAMME D'ACTIONS ENVIRONNEMENT

Déclinaison de celui du Groupe Eurotunnel, le programme d'actions Environnement s'articule autour de différents thèmes principaux englobant les actions visant à minimiser les impacts des activités des filiales Europorte sur l'environnement.

● Énergie et gaz à effet de serre

L'utilisation, lorsque le réseau le permet, de la traction électrique permet de réduire l'empreinte carbone de leurs activités

Un suivi des consommations énergétiques a été mis en place fin 2010, en collaboration avec la Direction Administrative et Financière. Ce suivi intègre les principaux postes de consommations :

- locaux
- véhicules routiers (voitures de fonction / service)
- engins moteurs électriques et diesel.

Ce suivi permet de connaître aujourd'hui la consommation moyenne de carburant selon le type d'engin moteur. L'objectif est, à terme, de pouvoir extraire de ces résultats des consommations moyennes par trafic.

Les activités d'Europorte génèrent de nombreux déplacements. La politique de transport de cet ensemble privilégie l'utilisation du train. Toutefois, dans de nombreux cas, l'utilisation de véhicules routiers est indispensable, notamment pour acheminer les conducteurs sur les lieux de relève. Pour limiter l'impact sur l'environnement, certaines agences ont décidé de mettre en place des stages d'éco-conduite pour les personnels se déplaçant beaucoup.

● L'eau

Globalement, les consommations en eau d'Europorte sont relativement faibles. Seul l'atelier de maintenance Europorte Proximité de Gray, a un impact en terme de consommation d'eau, pour le lavage des engins moteurs.

Afin de réduire cet impact, une étude de faisabilité de mise en place d'un système de récupération des eaux de pluies afin de les utiliser pour le lavage des engins moteurs sera réalisée.



01

01_Socorail
assure la
manutention
ferroviaire et la
logistique sur de
nombreux sites
industriels en
France

● Le sol

Afin de limiter tout risque de pollution accidentelle, des mesures spécifiques sont mises dans le cadre du transport et de la manutention des marchandises dangereuses, tant en terme de formation des opérateurs, de procédures d'alerte que de retours d'expérience.

● Les déchets

Pour Socorail, dont les activités se font pour le compte et sur le site des clients, la priorité est le respect des procédures mises en place par le client en matière de tri / collecte / traitement. Pour les autres filiales, travaillant de manière plus autonome sur la gestion des déchets, des actions sont mises en œuvre en fonction de l'impact des activités :

- L'atelier Europorte Proximité a mis en place une filière de tri / collecte / traitement des différents types de déchets. En particulier, un système de bache permet la récupération des eaux de lavage des engins moteurs et leur récupération par une entreprise de traitement spécialisée.

- Pour les activités de maintenance d'infrastructure d'Europorte Proximité dans les lignes du Châtillonnais et de Gray, et d'Europorte Services sur le port de Dunkerque, le choix de produits pour le graissage des appareils de voies permettant de limiter l'impact sur l'environnement fait l'objet d'une démarche en collaboration avec le service Achats.

De plus, certaines initiatives locales, telles que la mise en place d'un recyclage des toners des imprimantes de la direction régionale Nord, sont étendues à l'échelle nationale après une période de test.

● Les ressources

En 2010, la mutualisation et la standardisation de certains équipements informatiques a été assurée par le service informatique (MIS) de Groupe Eurotunnel, afin d'en réduire la diversité et le besoin en stock de consommables.

Un des objectifs de 2011 est de réduire le nombre de documents imprimés, donc la consommation de papier dont la fabrication nécessite 2 à 3 tonnes de bois et 5 à 15 m³ d'eau par tonne de papier.

Pour cela, une campagne de sensibilisation sera menée, au second semestre, par le service Qualité Environnement, en rappelant des messages simples et utiles tels que :

- n'imprimer que lorsque cela est nécessaire,
- privilégier l'impression recto / verso,
- réutiliser pour du brouillon, le papier imprimé uniquement en recto.

D'ores et déjà, un système de récupération de certains documents sécurité des agents quittant l'entreprise pour doter un nouvel arrivant a été mis en place, pour éviter une réimpression complète de la documentation.

A plus long terme, une réflexion sur la possibilité de dématérialiser une partie de la documentation à l'usage des agents sera menée en collaboration avec le Département Sécurité Ferroviaire.

● L'ambiance sonore

Une des sources importante de bruit est l'existence de plat aux roues sur les wagons. Europorte n'étant pas propriétaire des wagons, l'action de la Direction Technique est menée à 3 niveaux :

- le refus systématique des wagons présentant un plat aux roues supérieur à 60 mm,
- l'accompagnement de nos clients et plus largement des propriétaires des wagons dans l'anticipation et le traitement de ces anomalies,
- la participation à des groupes de travail sur l'amélioration de la qualité des parcs wagons, comme récemment avec le Centre d'Essai Ferroviaire.

En 2010, des atténuateurs de bruits ont été mis en place sur l'ensemble des sites où travaillent les employés d'Europorte France. Ces outils, légers et simples d'utilisation, permettent de réduire l'émission sonore lors des essais de frein.

24
locomotives électriques
d'Europorte sont privilégiées
pour les parcours sous
caténaires

150
trains d'Europorte traversent
la France chaque semaine, ce
qui contribue à la diminution
du risque d'accident de la
route par le transfert des
marchandises vers le rail

● La biodiversité

Les filiales ayant en charge des opérations de maintenance de voies ferrées, telles que Europorte Proximité, Socorail et Europorte Services, sont amenés à utiliser des produits phytosanitaires. En 2011, le service Qualité Environnement et le service Achats d'Europorte vont sélectionner des fournisseurs offrant des produits respectueux de l'environnement.

Par ailleurs, un suivi des consommations en produits phytosanitaires va être mis en place et intégré au reporting environnemental.

3.2.5 COMMUNICATION

Après un engagement Sécurité Qualité Environnement du Président d'Europorte, la politique environnementale des filiales continentales de l'ensemble Europorte va être publiée au cours de l'année 2011. Ces documents sont largement diffusés au personnel, affichés sur l'ensemble des sites et présentés lors de l'intégration de nouveaux embauchés.

Europorte souhaite mettre en place sur son site Internet un « éco-comparateur » qui permet de comparer l'impact sur l'environnement des différents modes de transport disponibles pour le transport de marchandises.

3.2.6 REPORTING ENVIRONNEMENTAL

L'année 2011 doit permettre à Europorte de mettre en place un reporting environnement complet. Ce reporting permettra, à terme, de mesurer les résultats des démarches engagées.

3.3 ● LES ACTIVITÉS EN GRANDE-BRETAGNE

Troisième transporteur de marchandise par voie ferrée de Grande-Bretagne, GB Railfreight (GBRf) s'est engagé à fournir à l'ensemble de ses clients des services ferroviaires de qualité, fiables et économiques.

Toute la stratégie de l'entreprise consiste à encourager et à développer une plus grande utilisation du rail pour le transport du fret, ce qui, par nature, répond à l'exigence de notre société à la recherche de modes de transport plus durables et plus respectueux de l'environnement.

GB Railfreight est néanmoins conscient que son activité peut avoir un impact sur l'environnement et s'engage en conséquence à le limiter en :

- poursuivant les efforts déjà engagé pour la réduction de l'utilisation des ressources naturelles,
- réduisant la quantité de déchets qui résulte de cette exploitation et en augmentant significativement la proportion des déchets valorisés ou recyclés,
- passant du transport routier au transport intermodal dans les zones clés de son activité,



01 Par nature, GB Railfreight encourage le report modal du transport de la route au rail

01

- ramenant –autant que possible- la consommation de carburant de 0,75 litres/mille à 0,7 d'ici à la fin de l'année 2012,
- réduisant à nouveau de 2 % la consommation d'énergie par rapport à celle de 2009/10,
- réduire le taux d'émissions par tonne/km,
- mettant en place des programmes de transport écologiques dans les sites clés d'ici 2014.

GB Railfreight a pris en compte et intégré les grands objectifs mentionnés ci-dessus dans sa politique environnementale pour la période de 2011 à 2015.

En 2006, GB Railfreight a reçu la certification internationale ISO 14001:2004 – normes de management environnemental - (certificat No. SME 506602 détenu au siège social). La norme ISO 14001 spécifie les exigences relatives aux systèmes de management environnemental. Elle a pour but d'aider tout type d'organisation, quelle que soit sa taille, à protéger l'environnement, à prévenir la pollution et à améliorer sa performance environnementale.

Tous les six mois au moins, un représentant du *British Standards Institute* (BSI) rend visite à GB Railfreight afin de vérifier que l'entreprise demeure toujours en conformité avec la norme ISO 14001:2004 et que le programme d'actions prévu dans le cadre du système documenté de management environnemental est strictement respecté.

GB Railfreight organise au moins une fois par an une réunion-bilan dévolue à l'analyse de sa performance environnementale au cours des douze mois précédents. A cette occasion, émergent les nouvelles initiatives à mettre en place pour l'année à venir. L'équipe dirigeante prend une part active à cette réunion à laquelle participent aussi des représentants des départements de sécurité, exploitation et ingénierie. ○

01_GB Railfreight
s'est engagé
à réduire sa
consommation
d'énergie en
2011/2012



01



Groupe Eurotunnel SA

Société Anonyme au capital de 211 243 234,80 €
483 385 142 R.C.S. Paris
3, rue La Boétie
75008 Paris - France
www.eurotunnelgroup.com

EUROTUNNEL
www.eurotunnel.com
www.eurotunnelfreight.com

SIÈGE D'EXPLOITATION
BP 69
62904 Coquelles Cedex
France

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

EUROPORTE
Tour de Lille
60, boulevard de Turin
Euralille
59777 Lille
France
www.europorte.com

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

EUROPORTE PROXIMITÉ
Rue Louis Chauveau
70100 Arc-les-Gray
France

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

EUROPORTE CHANNEL
Terminal France Eurotunnel
Bâtiment C6
BP 69
62904 Coquelles Cedex
France

EUROPORTE SERVICES
CS86350
59385 Dunkerque Cedex 1
France