



# **RAPPORT**

# **ENVIRONNEMENT**

# **2002**

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b> .....	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>DÉMARCHE ENVIRONNEMENTALE D'EUROTUNNEL</b> .....	<b>5</b>
<b>3</b>	<b>SYSTÈME DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL</b> .....	<b>6</b>
3.1	PLANIFICATION .....	6
3.2	SENSIBILISATION DES COLLABORATEURS.....	6
3.3	RELATIONS EXTERNES.....	6
3.4	VEILLE RÉGLEMENTAIRE .....	6
3.5	CLASSEMENT ICPE.....	7
3.6	INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX.....	7
<b>4</b>	<b>CONTRÔLE ET PRÉVENTION DE LA POLLUTION DE L'EAU</b> .....	<b>8</b>
4.1	EAUX USÉES.....	8
4.2	EAUX DE SURFACE.....	8
	<b>PRÉVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE</b> .....	<b>9</b>
5.1	PARC DE VOITURES ÉLECTRIQUES.....	9
5.2	NUISANCES SONORES.....	9
<b>6</b>	<b>GESTION DES ÉNERGIES</b> .....	<b>11</b>
6.1	EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE .....	11
6.2	CONTRIBUTION AU DÉVELOPPEMENT DES ÉNERGIES RENOUVELABLES .....	11
<b>7</b>	<b>TRI SÉLECTIF DES DÉCHETS</b> .....	<b>12</b>
<b>8</b>	<b>EQUILIBRE BIOLOGIQUE</b> .....	<b>13</b>
8.1	SUIVI FAUNISTIQUE ET FLORISTIQUE -TERMINAL FRANCE.....	13
8.2	FOLKESTONE ESCARPMENT -TERMINAL BRITANNIQUE-.....	13
8.3	SAMPHIRE HOE .....	14
8.4	BILAN DE L'ÉQUILIBRE ÉCOLOGIQUE DES SITES EUROTUNNEL.....	16
<b>9</b>	<b>CONCLUSION</b> .....	<b>16</b>

## 1 INTRODUCTION

### (i) Eurotunnel - activités

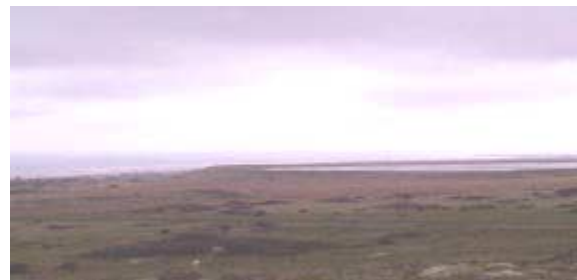
Eurotunnel est un groupe binational franco-britannique qui, en vertu d'une Concession expirant en décembre 2086, gère et exploite le Tunnel sous la Manche. Eurotunnel, opérateur de transport, exploite ses propres navettes : 9 navettes voitures et autocars et 16 navettes camions. En tant que gestionnaire d'infrastructure, Eurotunnel assure, de manière sûre et efficace, le passage des trains de différents opérateurs : les trains passagers (Eurostar) et les trains de marchandises (SNCF, EWS). Chaque jour, ce sont en moyenne environ 340 trains ou navettes qui empruntent le Tunnel sous la Manche, soit environ 45 000 personnes, 6 400 voitures et 3 400 camions. Le Groupe emploie environ 3 400 personnes et génère nombre d'emplois sur les terminaux (sous-traitants et administrations).



### (ii) Historique

La dimension environnementale a été un des critères de choix des gouvernements français et britannique, lorsqu'ils ont retenu le projet de tunnel ferroviaire présenté par Eurotunnel : le Tunnel sous la Manche, en effet, constitue une liaison entièrement souterraine qui évite toute interférence avec le milieu marin. Eurotunnel a toujours manifesté le souci de respecter l'environnement.

Pendant les phases d'étude et de construction, Eurotunnel s'est attaché à ce que les travaux aient un impact positif sur l'environnement. L'aménagement paysager des sites de Fond Pignon en France et de Shakespeare Cliff en Angleterre, où a été stockée la craie extraite pendant les creusements, témoignent de ce souci.



Fond Pignon



Shakespeare Cliff

Parallèlement, dans la perspective de la mise en service, Eurotunnel a entrepris de nombreuses études environnementales et noué des liens étroits avec les différents organismes chargés de la protection de l'environnement, ainsi qu'avec les collectivités territoriales et l'ensemble des publics concernés.

Eurotunnel a adopté une structure formelle de gestion environnementale, en mettant en place un « système de management environnemental » (SME), dont l'objectif est d'améliorer en permanence les performances environnementales et de contrôler les impacts réels ou potentiels de l'exploitation sur l'environnement. A ce titre, l'optimisation de la gestion des déchets (générés par l'activité ou la clientèle) et de la consommation d'électricité, ainsi que la maîtrise des rejets et de la consommation d'eau constituent des priorités.

Eurotunnel a tout mis en œuvre pour intégrer le système de transport et ses activités annexes dans le paysage et pour préserver et respecter l'environnement local en limitant, autant que possible, toute nuisance sonore.

---

**(iii) Aspects environnementaux clefs**

Moindre consommation d'espace, plus grande sécurité, faible pollution atmosphérique, émission marginale de gaz à effet de serre, les atouts environnementaux du transport ferroviaire ne sont pas discutés. Par nature, l'activité cœur de métier d'Eurotunnel, n'est pas directement génératrice de gaz à effet de serre. Cela étant, de par ses activités de maintenance, liées plus particulièrement à l'entretien et à la réparation du matériel roulant et la réfrigération du Tunnel sous la Manche, Eurotunnel se doit de respecter une réglementation environnementale spécifique. Eurotunnel s'attache par ailleurs à optimiser la gestion de ses déchets.

Eurotunnel a la volonté d'œuvrer en étroite collaboration avec les personnes et entités concernées, dont notamment, les organismes institutionnels et les riverains et, à ce titre, compte de nombreux interlocuteurs autour de ses zones d'implantation, de part et d'autre de la Manche.

**(iv) Prix environnementaux**

Eurotunnel et White Cliffs Countryside Project (WCCP) travaillent en partenariat pour gérer et mettre en valeur le site de Samphire Hoe, et les escarpements de Folkestone. Cette collaboration a été récompensée par l'attribution d'un certain nombre de prix :

- « Property Awards » (Catégorie environnement) patronné par « Property Week ».
- « Environmental Awards for Kent Business » (Catégorie gestion de site et conservation de la nature) patronné par « Kent Country Council ».
- « National RICS Award for Countryside & Coastal Regeneration » patronné par le « Royal Institute of Chartered Surveyors ».
- « Site of Special Scientific Interest Award » patronné par « English Nature ».

Du côté britannique, le comportement environnemental d'Eurotunnel s'est traduit par son admission à l'index boursier éthique des sociétés britanniques respectueuses de l'environnement (FTSE4 Good Index).

## 2 DEMARCHE ENVIRONNEMENTALE D'EUROTUNNEL

Eurotunnel a mis en place un Système de Management Environnemental (SME). La **structure environnementale** fonctionnelle d'Eurotunnel est clairement définie :

- Le Conseil Commun du Groupe arrête la politique environnementale, sur proposition du Comité de Sécurité, de Sûreté et d'Environnement. Ce Comité, composé de cinq Administrateurs non dirigeants surveille l'impact des activités du Groupe sur l'environnement, sous l'égide du Conseil Commun d'Eurotunnel.
- La Direction Sécurité, Qualité, Hygiène et Environnement tient la direction générale informée des questions environnementales, planifie et réalise les audits internes et organise les revues de direction. Le responsable de la direction rend compte au Directeur Général ; il assume la responsabilité de la mise en œuvre et du suivi de la politique environnementale du Groupe. Il est également en contact direct avec le Président du Comité de Sécurité, de Sûreté et Environnement.
- Le comité hygiène et environnement (10 membres actuellement) est chargé du suivi et de la mise en œuvre du SME au sein des départements opérationnels, de la veille réglementaire, de la communication avec les parties intéressées, de rendre compte des performances du système et de mettre en place un programme d'amélioration.
- Les correspondants environnement sont chargés de faciliter la mise en place du SME dans les différents services. Ils sont aussi les vecteurs de communication entre l'ensemble du personnel et le Comité.

Le système de Management Environnemental d'Eurotunnel est fondé sur les exigences de la norme ISO 14001, qui, en matière environnementale, constitue un référentiel pour la mise en place de systèmes de management. Ce SME a contribué à améliorer les structures et l'organisation environnementales et de ce fait permet à Eurotunnel d'avoir une meilleure maîtrise des impacts de ses activités.

### **3 SYSTEME DE MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL**

Le Système de Management Environnemental d'Eurotunnel (SME) est un processus, dont l'objet est d'élaborer, mettre en œuvre, passer en revue et maintenir la politique environnementale du Groupe.

#### **3.1 Planification**

Le comité hygiène et environnement, par des analyses environnementales, identifie les activités susceptibles d'avoir un impact sur l'environnement et est chargé de l'audit de conformité réglementaire en France, comme au Royaume-Uni. Au sein de ce référentiel, Eurotunnel a plus particulièrement porté son attention sur les trois éléments suivants :

- La sensibilisation de ses collaborateurs et la communication interne
- La communication externe
- La veille réglementaire

#### **3.2 Sensibilisation des collaborateurs**

Chaque acteur (incluant les intervenants extérieurs) de l'entreprise est associé à cette démarche environnementale. L'ensemble du personnel a accès au rapport annuel « Environnement ». Les sous-traitants d'Eurotunnel sont également informés des dispositions environnementales applicables sur site.

Eurotunnel a développé un site Intranet environnement qui permet à l'ensemble du personnel d'être informé des actions en cours et d'être sensibilisé aux différents aspects environnementaux liés aux activités du Groupe.

Le comité hygiène et environnement diffuse régulièrement, dans les journaux internes de l'entreprise, des articles d'information sur l'environnement. Un module environnement a été inclus dans la formation « accueil à Eurotunnel » dispensé à tous les nouveaux arrivants.

#### **3.3 Relations externes**

Eurotunnel a adopté une démarche participative active qui s'appuie sur le retour d'expérience, notamment, de son environnement local. Eurotunnel est membre du Club ISO 14001 créé au sein de la Chambre de commerce et de l'industrie de Boulogne-sur-Mer. C'est un vecteur d'échange d'informations et de retours d'expérience entre entreprises.

Eurotunnel a noué des contacts avec différents organismes externes, tels que la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) de la subdivision du littoral Nord-Pas-De-Calais en France et l'« Environment Agency » qui a réalisé des inspections sur le Terminal Britannique.

Dans le cadre de ses relations avec les communautés environnantes, Eurotunnel a participé à un certain nombre d'actions, les principales étant :

- Installation d'équipements de mesurage les lignes de crête des vagues à Samphire Hoe (projet de recherche européen) et amélioration des accès / mise en place de nouveaux sentiers ;
- Participation active au suivi du niveau sonore généré par l'activité vis à vis des riverains (autocontrôle, étude des niveaux sonores en périphérie du Terminal France, ...)
- Mise en place d'un plan de gestion pour améliorer l'accès du public et mettre en valeur la qualité écologique du site, dans les zones de « Folkestone escarpment » et « Hollywell » ;
- Mise en œuvre de méthodes agricoles respectueuses de l'environnement dans la zone de Farthingloe.

#### **3.4 Veille réglementaire**

Eurotunnel a mis en place un système de veille réglementaire permettant de veiller au respect des dispositions légales et réglementaires applicables et anticiper les conséquences des évolutions législatives .

### **3.5 Classement ICPE**

En France, différentes installations du Terminal France et du site de Sangatte sont classées au titre de la loi n°76-663 du 19 juillet 1976, relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Cette réglementation ne s'applique pas au Terminal britannique.

Les installations concernées sont :

- Centrale de réfrigération du Tunnel
- Ateliers de réparation et d'entretien de véhicules et engins à moteur
- Atelier préventif pour son Installation de compression d'air
- Présence et utilisation de CFC
- Dépôts de gaz combustibles liquéfiés
- Ateliers de charge d'accumulateurs

Eurotunnel a, en son temps, effectué les déclarations, ou selon le cas, obtenu les autorisations requises pour ces installations. Eurotunnel a, par ailleurs, mis en place une organisation permettant d'identifier et de gérer toute modification ou création d'une nouvelle installation ou activité soumise à la nomenclature des ICPE.

#### **(i) Globalisation**

Compte tenu d'une part, de l'évolution passée (cessation, extension) ou envisagée de certaines de ses activités soumises à la réglementation des ICPE et d'autre part, des modifications réglementaires de la nomenclature des ICPE, Eurotunnel a établi une demande de révision de son arrêté préfectoral d'autorisation d'exploiter, en y intégrant les modifications projetées de ses installations classées. Eurotunnel envisage de saisir cette opportunité pour solliciter également la globalisation de ses activités soumises à la réglementation des ICPE.

#### **(ii) Inspection DRIRE**

Le 24 mai 2002, la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) a, dans le cadre d'une campagne nationale de contrôle, procédé à l'inspection des installations de réfrigération d'Eurotunnel situées site de Sangatte. Le rapport d'inspection a conclu à la conformité de ces installations par rapport au Décret 92-1271 du 7 décembre 1992, modifié, relatif aux fluides frigorigènes et aux prescriptions de l'arrêté préfectoral d'autorisation.

### **3.6 INDICATEURS ENVIRONNEMENTAUX**

Eurotunnel a d'ores et déjà mis en place un certain nombre d'indicateurs environnementaux, relatifs notamment, aux eaux usées, eaux de surface, rejets de halon, consommation d'énergie, ou production de déchets. Dans le cadre de sa démarche de progrès continu, Eurotunnel procède actuellement à l'optimisation de ces indicateurs et poursuit ses travaux en conception d'indicateurs complémentaires adaptés à la spécificité de son activité.

## 4 CONTROLE ET PREVENTION DE LA POLLUTION DE L'EAU

### 4.1 Eaux usées



La station d'épuration urbaine biologique construite par Eurotunnel a une capacité nominale de 13 500 équivalent habitants. Cette station traite les eaux usées du Terminal France, ainsi qu'une partie de la commune de Coquelles et de la zone commerciale avoisinante. En effet, une convention de traitement des eaux usées de la commune de Coquelles, (particulièrement des eaux usées de l'association foncière urbaine libre de la Cité Europe), par cette station d'épuration a été signée le 9 janvier 1996.

En 2002, les performances de cette station étaient conformes aux normes réglementaires de rejet.

### 4.2 Eaux de surface

Sur le Terminal britannique, Eurotunnel a fait procéder, par un laboratoire, à l'analyse complète de ses eaux de surface, au niveau du point de rejet, analyse dont les résultats étaient satisfaisants. En 2003, Eurotunnel sera en mesure d'effectuer ces contrôles sur une base mensuelle. Une cartographie des réseaux eaux pluviales et des eaux usées a été réalisée pour l'ensemble du site. Eurotunnel est en contact avec l'« Environment Agency » pour formaliser la situation administrative des rejets de ses eaux de surface.

Sur le Terminal France, Eurotunnel contribue activement au maintien du dispositif hydraulique des Wateringues, dispositif local spécifique de mise hors d'eau de la plaine maritime de Calais/ Dunkerque /Saint Omer, dont le niveau moyen est inférieur à celui de la mer (hautes mers). Le réseau des Wateringues, créé en 1169 par Philippe d'Alsace (de « water » eau et « ring » cercle) et perfectionné au fil des siècles, est voué à la maîtrise de l'eau : faire barrage aux entrées d'eau marine à marée haute, assécher les terres par des rigoles (watergangs), évacuer les eaux de surface vers la mer, retenir l'eau douce en périodes sèches.



Cette spécificité locale a été prise en compte par Eurotunnel, dès la conception du Terminal France : watergangs et rivières ont été aménagés après enquête hydraulique (arrêtés d'autorisation de rejet du 28 juillet 1988). Les dispositifs hydrauliques mis en place par Eurotunnel assurent le contrôle des écoulements à l'intérieur, comme à l'extérieur du terminal. Les systèmes d'auto contrôle de la qualité des eaux ont en outre été améliorés en 2002 sur deux des quatre bassins de stockage conçus pour contrôler le débit et la qualité des eaux de surface évacuées vers la mer.

La qualité de ces eaux de rejet est suivie en permanence par rapport aux normes réglementaires, sur la base de différents paramètres, dont, notamment le PH, la température, les matières en suspension.



Le territoire des Wateringues, produit de l'action conjuguée de l'Homme et de la Nature, foisonne d'une flore et d'une faune spécifique, riche et variée, à l'étude de laquelle Eurotunnel contribue activement (voir « Equilibre Biologique » ci-après).

## **5 PREVENTION DE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE**

### **5.1 Parc de voitures électriques**

Le parc de véhicules électriques se développe. A ce jour, il est constitué d'une trentaine de voitures. Ces véhicules sont principalement utilisés pour les déplacements dans le tunnel de service, pour limiter les émissions de gaz d'échappement dans cet espace.



### **5.2 Nuisances sonores**

Lors de la construction du Tunnel, puis après la mise en service, Eurotunnel s'est attaché à limiter les nuisances sonores et, à cette fin, a pris différentes mesures, dont notamment, boucle couverte du Terminal Britannique, insonorisation des habitations en Angleterre, talus autour du site de Sangatte.

Chaque nouveau projet ou modification comprend des études acoustiques pour minimiser les nuisances sonores (ex : projet de développement de la capacité des navettes poids lourds). Eurotunnel, sur les deux terminaux, a mis en place un programme de mesure des niveaux sonores. Cette démarche permet de suivre l'évolution des niveaux sonores et vérifier leur conformité par rapport aux limites réglementaires.



En France, le Secrétariat Permanent pour la Prévention des Pollutions Industrielles (SPPPI) Côte d'Opale Flandre a fait réaliser une étude visant à apprécier les gênes sonores auxquelles sont exposées les populations des communes voisines, à savoir, Fréthun, Coquelles et Peuplingues. Cette étude impliquait Eurotunnel, la DDE, la SNCF et EDF. Le rapport de cette étude indique, en ce qui concerne les installations Eurotunnel, que les niveaux équivalents sonores recueillis en limite des propriétés des riverains, ou en limite d'emprise des équipements routiers ou ferroviaires sont inférieurs aux niveaux réglementaires. Toutefois, Eurotunnel s'efforce d'en réduire encore le

niveau.

### **5.3 Emissions de gaz à effet de serre**

L'énergie de traction utilisée par Eurotunnel est l'électricité. Eurotunnel n'utilise les énergies fossiles, principale cause d'émission des gaz à effet de serre, que de façon marginale. En dépit de cet atout environnemental, Eurotunnel poursuit son programme interne de suivi et de réduction des émissions des gaz à effet de serre (halons et hydrochlorofluocarbures HCFC).



Eurotunnel utilise le halon dans le cadre de son système de protection contre l'incendie dans le matériel roulant passagers et certaines salles techniques. Compte tenu de la spécificité de l'activité d'Eurotunnel, l'utilisation de halon dans le Tunnel, les installations connexes et le matériel roulant a été autorisée à titre dérogatoire par le Règlement (CE) n°2037/2000 modifié, du Parlement européen et du Conseil du 29 juin 2000.

Depuis mars 2000, Eurotunnel a mis en place un programme de suivi et d'analyse des causes des déclenchements intempestifs de halon. Ce programme a abouti à la mise en place de différentes solutions techniques destinées à limiter ces déclenchements. Les performances de ce programme sont encourageantes puisqu'en 2002, le nombre de décharges de halon a été substantiellement réduit, par rapport à 2001.

Le fréon (R22) (HCFC.R22) est gaz un à effet de serre, utilisé dans les systèmes de réfrigération du Tunnel, dans les groupes de climatisation du matériel roulant et la climatisation des bâtiments. Les spécialistes en installations frigorifiques veillent, chez Eurotunnel, au respect des dispositions du règlement CE n°2037/2000 et du Décret 92-1271 du 7 décembre 1992, modifié, particulièrement dans

---

les usines de réfrigération en France et en Angleterre, dans les bâtiments et les groupes de climatisation des bâtiments et du matériel roulant. Eurotunnel utilise d'ores et déjà , pour ses équipements neufs, des produits de substitution, tels que les HFC (R134a et R147C).

## **6 GESTION DES ENERGIES**

La consommation moyenne en énergie du Système, est d'environ 65 mégaWatts, soit l'équivalent de la consommation domestique annuelle de 40 000 personnes (la moitié de la ville de Calais).

### **6.1 Efficacité énergétique**

#### **6.1.1 Les installations existantes**

Eurotunnel a mis en place un plan d'analyse de sa consommation énergétique pour améliorer la maîtrise de sa consommation. Des améliorations ont plus particulièrement été apportées sur les installations suivantes :



- Ateliers (chauffage/éclairage)
- Eclairage tunnels et terminaux
- Régulation des pompages et des systèmes de refroidissement
- Etudes sur de nouvelles lampes et appareils
- Meilleur contrôle de l'éclairage
- Mise en place de compteurs

Ces mesures ont, au cours de ces deux dernières années, permis de réduire substantiellement la consommation énergétique .

#### **6.1.2 Nouveaux projets**

Pour tout nouveau projet de bâtiment comportant chauffage et éclairage, Eurotunnel veille à ce que

- les critères de fonctionnement soient précisés, de manière à optimiser le choix et les résultats des modes de chauffage et d'éclairage ;
- les contrats de fourniture et maintenance comportent des obligations de résultat relatives au maintien de la température et la courbe de consommation.

Eurotunnel met actuellement en place dans les ateliers, un système de gestion technique centralisée (GTC) du chauffage, intégrant un détecteur de personnel.

#### **6.1.3 Economies d'énergie**

Sur le Terminal France, Eurotunnel a fait installer des capteurs comprenant de nouvelles cellules, ce qui a permis d'améliorer les conditions de déclenchement et d'extinction de l'éclairage. Eurotunnel met par ailleurs actuellement en place, une vingtaine de compteurs sur les départs principaux 21 000 volts. Ils permettront de maîtriser les flux d'énergie.

Le passage progressif du parc de locomotives à 7 mégaWatts, pour des raisons de performance, permet d'améliorer le rendement énergétique de la traction électrique.

## **6.2 Contribution au développement des énergies renouvelables**

Eurotunnel contribue activement au développement des énergies renouvelables. Un premier projet d'un parc éolien de 6 x 1,5 mégaWatts sur le Terminal France est en cours d'étude. Une analyse de risques a été réalisée et présentée à la commission de sécurité et l'étude d'impact est en cours. Le projet d'implantation de 6 éoliennes devrait aboutir en 2004, sous réserve de l'obtention des autorisations nécessaires. La superficie et l'aménagement du site permettent une intégration particulièrement réussie des éoliennes.



Projet implantation du parc éolien FR (Photo montage)

## 7 TRI SELECTIF DES DECHETS

Eurotunnel a mis en place une collecte sélective des déchets industriels spéciaux et banals sur les deux terminaux.

Cette collecte a nécessité la révision de l'ensemble des équipements, la modification des flux de déchets, avec notamment, la création d'une zone de centralisation des déchets sur le Terminal France. Le réseau de récupération des eaux de la zone de stockage des déchets sur le Terminal britannique a été modifié. Les collaborateurs d'Eurotunnel contribuent également à la protection de l'environnement dans leurs gestes quotidiens de tri des déchets.

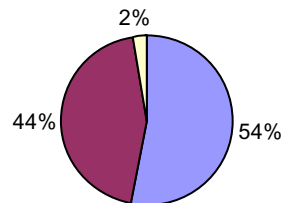


Sur le Terminal France, tous les déchets sont récupérés et stockés avant leur enlèvement par des entreprises spécialisées. Les déchets industriels spéciaux (peintures, solvants, néons, piles) sont stockés dans un hangar et sont éliminés dans des installations habilitées à les recevoir. Les bordereaux de suivi des déchets industriels attestent de leur élimination. Les résultats enregistrés en 2002 sont encourageants. Ils témoignent d'une diminution très sensible de la quantité de déchets mis en décharge, puisque ces quantités ont été divisées par un facteur voisin de deux, les déchets non placés en décharge étant recyclés ou incinérés.

De plus, un registre déchet est tenu à jour, conformément aux exigences de la réglementation sur chaque terminal.

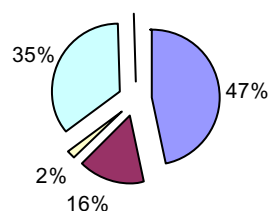
Eurotunnel dispose en France et au Royaume-Uni d'un système de gestion des déchets performant. Toutefois, Eurotunnel poursuit son action pour optimiser la gestion des déchets, diminuer les flux de déchets générés et en améliorer le recyclage.

### Filières d'élimination France



■ Mise en décharge ■ Valorisation □ Incinération

### Filières d'élimination UK



■ Mise en décharge ■ bennes □ spéciaux □ recyclage ■ clinique

## 8 EQUILIBRE BIOLOGIQUE

Afin de mieux connaître l'évolution de l'équilibre biologique des milieux naturels des deux sites, des espèces animales et végétales protégées ou non, Eurotunnel a mis en place depuis plusieurs années un suivi faunistique et floristique sur et à proximité des sites.

### 8.1 Suivi faunistique et floristique -Terminal France

Le **Groupe Ornithologique et Naturaliste du Nord-Pas-De-Calais** (GON) a été chargé par Eurotunnel d'une mission de suivi de l'évolution des milieux naturels et notamment, de réaliser une étude inventaire des oiseaux nicheurs et des oiseaux de passage, des hivernants et de faire des commentaires sur les macro invertébrés aquatiques.



Le GON doit également fournir des indices biologiques sur la qualité des eaux des milieux naturels. Le GON assiste Eurotunnel dans la gestion et l'amélioration de l'entretien de ces milieux de vie.



*Rémiz penduline* : lac du Pont du Jour  
(extrémité nord du Terminal France)  
espèce nicheuse rare au niveau régional



*Panure à moustache* : lac du Pont du Jour  
espèce nicheuse rare dans le Nord-Pas-De-Calais

### 8.2 Folkestone Escarpment -Terminal Britannique-

C'est en 1988 qu'Eurotunnel a lancé sa politique de gestion active des terrains (48 hectares environ) lui appartenant sur l'Escarpement de Folkestone près du Terminal Britannique. L'objectif principal de ce train de mesures concrètes était d'améliorer la faune et la flore sur le site et donc le plaisir que le public pouvait tirer de cet environnement.

L'Escarpement, l'un des plus importants vestiges de l'ancienne région herbagère crayeuse du Kent, fait partie du site des Kent Downs classé pour sa beauté naturelle (AONB). Il a aussi été déclaré en site d'intérêt scientifique particulier (SSSI) à cause des nombreuses espèces rares de faune et de flore sauvages qu'il héberge, dont certaines reconnues au plan national, telles que l'orchidée araignée tardive, le chardon laineux et l'orobanche du gaillet

Quand Eurotunnel a acquis ces terrains, il y avait près de 30 ans qu'ils n'étaient plus gérés. Certaines zones étaient envahies par les broussailles et l'herbe commune (*Brachypodium Pinnatum*) avait agressivement colonisé le site en étouffant la flore plus délicate. Les clôtures étaient endommagées et le dépôt illégal d'ordures et de voitures était devenu courant. Plusieurs sentiers publics étaient encombrés de ronces ou inutilisables.

L'objectif principal d'Eurotunnel a été de restaurer et d'améliorer les pentes crayeuses et de favoriser la diversité des habitats sur le site, sans pour autant en diminuer les composants uniques. Ce but a été atteint en introduisant du bétail pour contrôler la croissance des espèces communes d'herbe et permettre aux spécimens plus délicats de s'épanouir. Cette politique a entraîné une augmentation du nombre d'invertébrés, dont l'adonis bleu (ci-contre), très rare papillon qui était menacé de disparition dans la région.

Un suivi écologique permanent confirme l'amélioration constante de la diversité de la faune et de la flore.



En parallèle, Eurotunnel s'est toujours efforcé de préserver et de faciliter l'utilisation du site pour les loisirs et de nouveaux sentiers de randonnées ont été aménagés pour créer des circuits pédestres.

Toutes ces mesures d'amélioration se sont accompagnées de communications d'information au public, sous forme de dépliants et de panneaux bilingues.

Les communautés locales sont encouragées à prendre part à toutes les activités. La gestion « sur le terrain » est confiée au White Cliffs Countryside Project (WCCP) qui reçoit l'aide de volontaires pour maintenir le site en bon état. WCCP organise aussi des randonnées guidées, des activités de conservation de l'habitat et des événements « Equipe Verte » pour les jeunes.

### **8.3 Samphire Hoe**

Samphire Hoe est une nouvelle addition au territoire britannique : c'est un nouveau terrain de 30 hectares au pied des falaises de Douvres, créé par le dépôt d'environ 5 millions de mètres cubes de craie bleue résultant de la construction du Tunnel sous la Manche.



Dès le début, il a été convenu que la plus grande partie de ce nouveau site, servant initialement de chantier de construction, serait mise à la disposition du public à la fin des travaux, pour des activités de loisir comme la marche, l'observation d'oiseaux et la pêche à la ligne en mer.



Depuis son ouverture au public en juillet 1997, le site s'est révélé extrêmement populaire auprès de ceux qui apprécient le silence et le calme de ce cadre champêtre unique en son genre.

L'objectif était de trouver un équilibre entre les nécessités liées à la conservation de l'environnement et celles inhérentes à la gestion des visiteurs. La gestion courante du site est assumée par le White Cliffs Countryside Project (WCCP), commission mixte de coopération comprenant Eurotunnel, les administrations locales, les organismes responsables de l'environnement et des entreprises locales. Cette réussite a été consacrée au cours de l'année d'ouverture par l'attribution de deux trophées nationaux ("Wildlife conservation Awards").

#### **8.3.1 Aménagement paysager**

L'aménagement paysager de ce site a été réalisé sur la base de critères de conception spécifiant la diversité de l'habitat et grâce à la création de formes naturelles s'harmonisant avec les zones voisines, l'utilisation de plantes locales s'incorporant à la végétation des falaises et le choix de revêtements discrets pour les sentiers.

Une signalisation conçue pour être efficace, mais non intrusive en rase campagne a été réalisée. Des poteaux indicateurs, tables de pique-nique, panneaux d'information de style « bois de dérive » fabriqués avec des traverses de chemin de fer de récupération ont été installés.

### 8.3.2 Faune et flore

- Création d'habitats avec des graines provenant de 30 espèces locales, initialement semées directement sur la craie bleue.
- Grâce à la colonisation naturelle, on dénombre aujourd'hui 180 espèces végétales. Des opérations de pâturage contrôlé ont été introduites pour améliorer la diversité écologique.
- 130 espèces d'oiseaux sont enregistrées, dont 2 figurent dans le Petit Livre Rouge (Red Data Book).
- 26 espèces de papillons sont enregistrées.
- 169 espèces de mites, dont 5 figurent dans le Plan d'Action Biodiversité (Biodiversity Action Plan).
- 13 espèces de libellules et de demoiselles.
- Suivi écologique permanent.



### 8.3.3 Visiteurs

Plus de 120.000 visiteurs sont accueillis chaque année.



- Promenades guidées régulièrement organisées.
- Week-end portes ouvertes tous les ans. Organisation d'activités spéciales, en particulier pour les enfants.
- Réseau de sentiers fléchés sur tout le site.
- Pêche à la ligne sur la digue. Championnat Eurotunnel ouvert à tous et organisé tous les ans.

Une attention spéciale a été apportée à l'accès des personnes handicapées (rampes, revêtements de bonne qualité pour les sentiers, etc.).

### 8.3.4 Gestion du site

- Chef de Projet WCCP à plein temps, assisté d'une équipe de volontaires à temps partiel.
- Plus de 1.200 volontaires impliqués à ce jour. Les tâches englobent le ramassage des ordures, la surveillance du site et l'assistance au public en général.

### 8.3.5 Education

- Panneaux d'information détaillés en couleurs donnant des explications sur l'histoire, la faune et la flore du site.
- Dépliants bilingues en couleurs gratuits.
- Causeries illustrées régulièrement organisées pour les établissements scolaires et les groupes locaux.



#### **8.4 Bilan de l'équilibre écologique des sites Eurotunnel**

Ce suivi mis en place depuis de nombreuses années, a démontré la haute valeur patrimoniale des sites. Les résultats enregistrés témoignent d'une amélioration du nombre et de la diversité des espèces et ce, nonobstant la montée en puissance de l'activité d'Eurotunnel. A ce jour, l'équilibre biologique s'est stabilisé.

Toutefois, au cours de l'année 2002, dans le cadre des mesures de sûreté destinées à lutter contre les interruptions de trafic liées aux intrusions d'immigrés clandestins, 50 hectares d'arbustes ont dû être supprimés. Il est certain que cette déforestation aura un impact non négligeable sur la faune et la flore, point que les prochaines campagnes de suivi ne manqueront pas de souligner.

### **9 CONCLUSION**

Cette année 2002 a permis à Eurotunnel, grâce à l'action du Comité Environnement et la validation d'une structure environnementale fonctionnelle d'entrer dans une phase active de gestion de l'environnement. Le SME est opérationnel et le système de veille réglementaire satisfaisante.

En inscrivant ses actions dans le cadre d'une politique volontariste, Eurotunnel met progressivement en place un système de maîtrise environnementale et construit les cadres de référence qui permettront de mesurer les résultats de ses efforts, afin de pouvoir, le moment venu, solliciter la certification ISO 14001 pour ses sites.

Eurotunnel a amélioré l'éco-efficacité de bon nombre de paramètres, tels que les rejets d'eau, la réduction des gaz à effet de serre et le traitement des déchets. Eurotunnel est convaincu que cette situation peut encore s'améliorer et a défini de nouveaux objectifs pour les prochaines années, dans son programme d'actions en faveur de la protection de l'environnement.