

**PLAN ENVIRONNEMENT 2025**

**POUR UNE MOBILITÉ  
DURABLE**



**ET LÀ, SOUS LA MANCHE,  
DANS LE TUNNEL, TRANSITENT  
25 % DES ÉCHANGES  
COMMERCIAUX ENTRE LE  
ROYAUME-UNI ET L'UNION  
EUROPÉENNE, AVEC 320 TRAINS  
JOURNALIERS, DONT PLUS DE  
LA MOITIÉ TRANSPORTENT DES  
MARCHANDISES. AVEC LES  
170 TRAINS HEBDOMADAIRES  
OPÉRÉS À TRAVERS L'EUROPE  
PAR EUROPORTE, PREMIER  
OPÉRATEUR PRIVÉ DE FRET  
FERROVIAIRE EN FRANCE,  
C'EST 2 MILLIONS DE TONNES  
DE CO<sub>2</sub> QUE LE GROUPE GETLINK  
PERMET D'ÉVITER CHAQUE  
ANNÉE.**



# EDITO

L'urgence climatique et environnementale nous impose à tous de repenser nos façons de produire, de consommer, de communiquer ou de nous déplacer. C'est un défi de transformation immense. Chez Getlink, nous sommes convaincus que c'est aussi une opportunité pour les modèles les plus durables.

Par nature, l'infrastructure ferroviaire et Getlink sont des acteurs bas-carbone. Par culture, le Groupe a toujours porté une attention très forte à l'impact de ses activités sur l'environnement. Cette composante essentielle de notre identité ne dilue pas notre responsabilité, bien au contraire : elle nous engage à la revendiquer toujours davantage.

C'est le sens des efforts que les équipes de Getlink conduisent depuis plus de dix ans pour améliorer l'empreinte environnementale et climatique des activités du Groupe, avec des résultats tangibles et inspirants. Ces résultats nous invitent à prolonger notre action, et à l'amplifier. A cette fin, nous avons élaboré une nouvelle feuille de route pour la stratégie environnementale de Getlink, avec des objectifs clairs fixés pour 2025. Nous avons fait le choix d'un horizon très proche pour être toujours dans l'action et le concret, grâce à un pilotage régulier, rigoureux et transparent des résultats que nous obtenons.

Avec cette nouvelle feuille de route, nous voulons bien sûr accélérer dans la réduction de nos propres impacts, mais nous voulons aussi étendre notre ambition à l'ensemble de notre chaîne de valeur, dans la même dynamique. C'est une entreprise encore plus décisive et une ambition que nous assumons : être une force motrice dans la transformation durable du transport sur le territoire européen.

Ce cap structurant se concrétisera dans chacune de nos activités, chacun de nos projets. Avec toutes les équipes du Groupe, qui conçoivent et déploient au quotidien des solutions innovantes à la hauteur de l'enjeu. Avec l'ensemble des membres des instances de gouvernance et direction, qui conditionneront à cet impératif leurs décisions les plus stratégiques - et j'y prends toute ma part et toute ma responsabilité. Avec nos actionnaires, qui nous en donnent le mandat très clair. Avec nos clients, nos partenaires, et tous ceux engagés pour développer une mobilité qui renforce nos liens et protège notre environnement.

**Yann Leriche**  
Directeur Général de Getlink

# NOS ENJEUX

Vue aérienne du Terminal d'Eurotunnel à Coquelles

## DÈS L'ORIGINE, LE GROUPE GETLINK A INSCRIT AU CŒUR DE SES PRÉOCCUPATIONS LA PLACE FAITE À L'HOMME, À LA NATURE ET AUX TERRITOIRES

Face à l'ampleur des défis environnementaux de notre époque, tous les acteurs économiques doivent accroître leurs efforts. Les différents forums internationaux ne cessent de redire l'urgente nécessité d'obtenir rapidement des résultats à la hauteur des enjeux de protection de notre planète.

Dans son positionnement structurel d'abord, en faveur d'un transport « bas-carbone » : le secteur ferroviaire représente moins de 1 % des émissions nationales et compte parmi les leviers significatifs pour atteindre les objectifs relatifs au climat à

l'échelle nationale et européenne exprimés dans les différents plans de relance face à la crise sanitaire. La taxonomie européenne qui entrera en vigueur en 2022 explicite et objective ce positionnement : au regard des premières versions des actes délégués circulés par la Commission, la majeure partie des activités du Groupe devrait être reconnue comme durable sur le plan climatique et plus largement sur toutes les dimensions environnementales.

Puis par ses choix : une traction électrique fortement décarbonée, la conduite d'actions d'efficacité énergétique sur la Concession, de préservation des milieux naturels dès la construction du Tunnel dans le cadre de sa mission d'aménageur du territoire, des axes de développement stratégique à faible impact ou à impact positif sur l'environnement constituent la structure d'une stratégie globale d'action sur tous les impacts environnementaux des activités du Groupe.

Aujourd'hui, le Groupe, en tant qu'acteur important des territoires, au niveau de la Concession du tunnel sous la Manche, mais aussi dans toutes les régions où il opère à travers les activités Europorte et bientôt Régionéo et Eleclink, souhaite intensifier sa contribution à la lutte contre le dérèglement climatique et à la préservation des ressources naturelles et répondre aux justes attentes de transparence et de pragmatisme. Il présente une nouvelle stratégie environnement avec des objectifs concrets et mesurables fixés pour 2025 et souhaite associer à sa démarche l'ensemble de ses parties prenantes afin d'obtenir l'impact le plus positif au service de l'environnement.



**Jacques GOUNON**  
Président du conseil d'administration

« *Ambitieux et pragmatique, ce plan va nous permettre d'accroître notre leadership.* »

# STRATÉGIE ENVIRONNEMENTALE 2025

## UNE FEUILLE DE ROUTE POUR LE MOYEN TERME

Engagé par nature en faveur d'un transport « bas-carbone » et qui maîtrise ses impacts sur son environnement, Getlink a décidé de renforcer sa stratégie et de rehausser ses ambitions en matière environnementale.

### Pourquoi :

- Pour réaffirmer par la preuve les ambitions environnementales de Getlink, leader du transport éco-responsable depuis sa création ;
- Pour jouer tout son rôle dans la poursuite des objectifs internationaux et contribuer aux ambitions nationales en matière de transition climatique et de préservation de l'environnement<sup>1</sup> ;
- Pour associer toujours plus étroitement les équipes du Groupe à une dynamique exigeante porteuse de sens, au service des collaborateurs, des clients, des partenaires du Groupe, des communautés locales et de la planète ;
- Pour mobiliser la chaîne de valeur dans la quête d'une mobilité européenne durable ;
- Pour renforcer notre compétitivité.

La stratégie environnementale du Groupe à l'horizon 2025 s'articule autour de **trois axes et de six engagements** qui concourent à l'ambition du Groupe de consolider sa position d'acteur de référence dans le secteur du transport éco-responsable.

Ces engagements sont assortis de **12 indicateurs de résultats ou de progrès** associés à des plans d'actions sur la période 2019-2025. Ces indicateurs feront l'objet de suivi dans le cadre de la Déclaration de Performance Extra-Financière du Groupe, ainsi que d'une vérification par un tiers indépendant. Ils engagent pleinement le Groupe et permettent également d'impliquer les parties prenantes, notamment la chaîne d'approvisionnement du Groupe.

### Quel horizon ? 2025 et au-delà

Getlink a choisi pour ses nouveaux engagements environnementaux un horizon de temps de six ans. Cet horizon permet à la fois de tenir compte de la dynamique des projets structurants identifiés, notamment en matière de climat, tout en s'engageant à agir à court terme : tout le monde peut espérer voir les résultats tangibles sur un tel horizon !

2019 ayant présenté un niveau d'activité plus représentatif que 2020, c'est l'année de référence qui a été choisie.

2025 est un jalon clé de la trajectoire du Groupe mais les initiatives lancées permettront de conforter et de continuer à améliorer son empreinte environnementale, notamment sur le plan des émissions de gaz à effet de serre, d'ici 2030.

<sup>1</sup> La Stratégie Nationale Bas-Carbone identifie 5 leviers sur lesquels il est possible d'agir pour réduire les émissions des transports de voyageurs et de marchandises : la demande de transport, le report modal, le taux de remplissage des véhicules, l'efficacité énergétique, l'intensité carbone de l'énergie. La présente feuille de route précise les engagements et les réalisations de Getlink sur tous ces leviers.



**Géraldine PÉRICHON**  
Directrice Administrative et Financière

« Ce plan environnement est robuste et repose sur des initiatives et des investissements clés qui renforcent notre compétitivité et notre proposition de valeur. »

**Vincent DUCROS**

Directeur Environnement du Groupe

**« Comment identifiez-vous les impacts les plus importants et les leviers d'actions prioritaires du Groupe en matière environnementale ? »**

L'analyse de matérialité conduite par le Groupe en 2019 a permis d'identifier les 3 enjeux perçus comme majeurs par les parties prenantes du Groupe en matière d'environnement. Cela a naturellement dessiné les contours de nos priorités, d'autant plus que ces enjeux font écho aux nombreuses initiatives entreprises par le Groupe depuis sa création.

**Comment avez-vous construit cette nouvelle stratégie ?**

Nous sommes tout d'abord partis d'un constat très positif : nos orientations initiales et nos actions collectives, notamment en matière de climat et de maîtrise des nuisances environnementales, se sont traduites par des

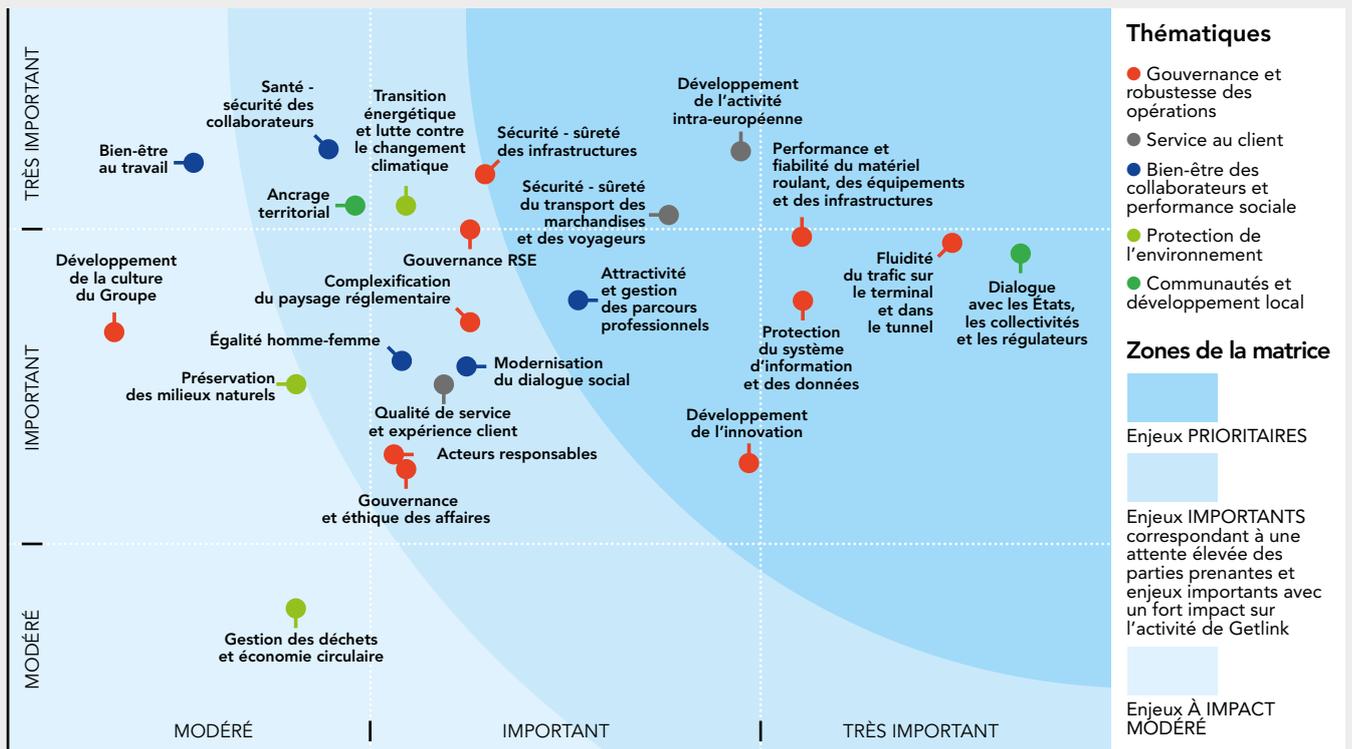
résultats dont le Groupe peut être fier ! Il s'agissait ensuite de les remettre en valeur et de se redonner un horizon pour la suite. Nous avons souhaité, dans cette nouvelle feuille de route, accélérer nos trajectoires et élargir le champ de notre action.

Pour définir cette nouvelle stratégie pour 2025 à la fois ambitieuse, vertueuse pour notre écosystème et crédible, nous avons mené une large concertation avec les acteurs opérationnels du Groupe ainsi qu'avec les administrateurs. Nos engagements, en résonance avec les Objectifs de Développement Durable des Nations Unies (ODD), sont inspirés des bonnes pratiques déployées dans des entreprises engagées, dans le secteur du transport et au-delà.

Aujourd'hui, en pleine conscience des défis que traverse le Groupe, nous nous redonnons un cap et grâce aux démarches innovantes et aux leviers opérationnels et contractuels déjà bien identifiés, nous abordons avec confiance et enthousiasme cette nouvelle période. »



ATTENTES DES PARTIES PRENANTES INTERNES ET EXTERNES



IMPACT SUR L'ACTIVITÉ DE GETLINK

## FEUILLE DE ROUTE ENVIRONNEMENTALE 2025

3 Objectifs	6 Engagements	Contribution aux ODD
<p>Axe 1 - Transition énergétique et climat : Contribuer à la trajectoire 2°C de l'accord de Paris sur toute la chaîne de valeur du Groupe</p>	<p>Réduire de 30 % les émissions directes (Scopes 1 et 2) par rapport à 2019</p> <p>Contribuer à la réduction des émissions indirectes (Scope 3) liées aux activités du Groupe</p>	
<p>Axe 2 - Préservation des milieux naturels : Gérer durablement les ressources et maîtriser les impacts sur les milieux naturels</p>	<p>Accroître la performance environnementale des activités du Groupe et maîtriser leurs impacts sur les milieux naturels et la biodiversité</p> <p>Préserver la qualité de l'air sur les sites</p>	
<p>Axe 3 - Gestion des déchets et économie circulaire : Maîtriser les déchets et favoriser l'économie circulaire dans tout l'écosystème du Groupe</p>	<p>Éviter le déchet ultime en mobilisant tous les leviers disponibles</p> <p>Favoriser une dynamique collective autour de l'économie circulaire et territoriale</p>	

## FEUILLE DE ROUTE ENVIRONNEMENTALE

### CONSEIL D'ADMINISTRATION

émet des recommandations pour la feuille de route et s'assure de la bonne intégration de la stratégie environnementale dans la stratégie du Groupe.

### DIRECTION GÉNÉRALE

s'assure de la bonne réalisation de la feuille de route.

### ÉQUIPES OPÉRATIONNELLES

mettent en œuvre la feuille de route, conçoivent et déploient des solutions pour atteindre les objectifs fixés.

### COMMISSION INTERGOUVERNEMENTALE

valide toute initiative pouvant impacter les opérations et la sécurité dans le Tunnel, en tant qu'autorité de surveillance et de contrôle.

Facilite l'émergence de nouvelles mobilités.

### CLIENTS ET USAGERS

Accélère la transformation de la chaîne de valeur.

### FOURNISSEURS

Contribue activement au débat public pour faire émerger des solutions à fort impact au bénéfice du secteur du transport et des acteurs économiques dans leur ensemble.

### THINK-TANK ET DÉBAT PUBLIC PARTENAIRES ACADÉMIQUES

Institut Montaigne  
Université du Littoral  
Côte d'Opale  
Toulouse School of Economics

S'implique dans les notations extra-financières au titre des critères ESG, à travers des questionnaires et des labels explicitant les démarches et les résultats du Groupe selon les meilleurs référentiels.

### NOTATIONS EXTRA-FINANCIÈRES

CDP, Dow Jones, Sustainability Index, Green Flag Label

Se mobilise au sein des organisations professionnelles pour porter des initiatives ambitieuses en faveur du climat et de l'environnement.

### ORGANISATIONS PROFESSIONNELLES

MEDEF, Afep, 4F et Fer de France

## UNE AMBITION AU CŒUR DU MANDAT DE LA GOUVERNANCE DE GETLINK



**Patricia Hewitt**

Présidente du comité  
éthique et RSE et  
Administratrice Référente  
environnement et climat

### **L'action environnementale du Groupe est-elle un sujet de premier plan pour le conseil d'administration ?**

*Quelle que soit la conjoncture, le conseil d'administration conserve un cap clair : il promeut la création de valeur sur le long terme. Quand j'ai rejoint le conseil il y a une dizaine d'années, j'ai été impressionnée par la vision de la valeur durable que portait Jacques Gounon et les autres membres du Conseil, et notamment par l'idée que sa création exige une attention constante aux enjeux environnementaux dans ses activités aujourd'hui et dans ses orientations structurantes pour demain. Un tel engagement était rare dans les entreprises à cette époque.*

*Le conseil s'attache à ce que la feuille de route environnementale soit à la fois ambitieuse et adaptée aux réalités du Groupe, de ses métiers et des leviers dont il dispose. Il s'applique également à ce que les objectifs ESG du Groupe soient exprimés selon les référentiels les plus pertinents et les meilleures pratiques en place. Ainsi, l'indice composite de performance RSE sur lequel se basent*

*les rémunérations des dirigeants du Groupe intègre notamment la trajectoire carbone depuis plusieurs années. Les initiatives en faveur de l'environnement font partie de notre ADN. Prenant appui sur les succès du Groupe dans ce domaine ces dernières années, Getlink a renforcé sa stratégie RSE et le conseil d'administration a décidé d'inscrire le plan d'action de performance 2021 dans ce cycle de révision de la stratégie RSE avec notamment un nouvel objectif de réduction de 15 % des émissions d'ici 2023. Et je sais qu'avec le métier d'Eleclink, nous ferons un autre pas en avant en faveur de l'environnement.*

### **Qui pilote la stratégie environnementale ? Comment les instances de gouvernance sont-elles mobilisées ?**

*Le comité éthique et RSE a pour mission d'examiner régulièrement les performances et orientations stratégiques du Groupe en matière d'environnement et de restituer ses analyses au conseil d'administration. Ce comité, précédemment appelé comité corporate, a opté pour un nom plus explicite pour les parties*



*prenantes externes tout en mettant en lumière la volonté croissante du conseil d'administration de travailler sur une politique d'ensemble de la démarche RSE. De plus, le conseil d'administration m'a nommé Administrateur Référent Environnement et Climat. C'est un grand honneur pour moi d'avoir été nommée et de veiller à ce que le conseil d'administration puisse impulser, en toute connaissance de cause, une transition juste et encourage une démarche de transformation au long cours et des avancées concrètes, notamment sur les questions climatiques.*

*Au comité exécutif du Groupe, toutes les dimensions de la politique environnementale sont portées par la Directrice Administrative et Financière à laquelle la direction RSE (étouffée en 2020 par le recrutement d'un Directeur Environnement) a été rattachée en septembre 2020. La Direction intervient au comité pour présenter l'avancement des travaux des comités opérationnels.*

*En effet, pour suivre l'avancement des chantiers, l'entreprise a créé en 2020 des comités opérationnels environnement Eurotunnel et Europorte. Ces comités se réunissent quatre fois par an et sont présidés par*

*la Direction générale. Ils rassemblent les pilotes des chantiers et les membres des comités de direction. De plus, de manière transverse aux entités du Groupe, la direction de l'environnement organise des réunions pour assurer l'alignement et le partage des bonnes pratiques entre les différentes entités. Sur le terrain, les responsables environnement d'Eurotunnel et d'Europorte (au sein de la Direction SQE) portent les initiatives, animent le suivi de la trajectoire et s'assurent du respect des exigences réglementaires. Et pour cela elles s'appuient sur des outils Groupe tels que le prix du carbone et la checklist RSE.*

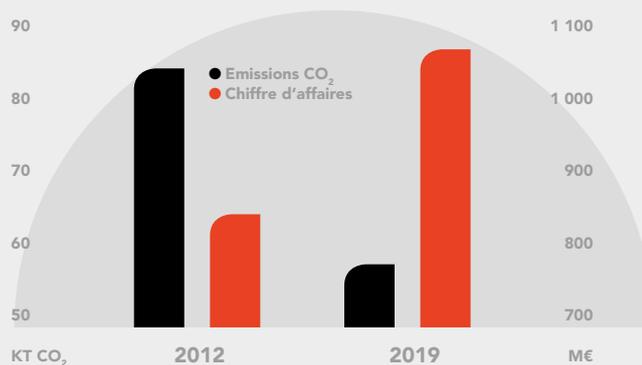


**TRANSITION  
ÉNERGÉTIQUE  
ET LUTTE  
CONTRE LE  
DÉRÈGLEMENT  
CLIMATIQUE**

**AXE 1**

# OBJECTIF : CONTRIBUER À LA TRAJECTOIRE 2°C DE L'ACCORD DE PARIS SUR LE CLIMAT SUR LA CHAÎNE DE VALEUR DU GROUPE

DES ÉMISSIONS DÉJÀ  
SIGNIFICATIVEMENT  
RÉDUITES



**33 % de réduction des émissions de gaz à effet de serre de 2012 à 2019**

Émissions totales de **47 ktCO<sub>2</sub>** en 2019<sup>3</sup>, dont **30 % liés à l'électricité (bas-carbone)**

**2 millions de tonnes CO<sub>2</sub> évitées chaque année par les métiers du Groupe**

**Pour un camion, un trajet en navette émet 12 fois moins de gaz à effet de serre qu'un trajet en ferry. Pour une voiture, 73 fois moins.**

Le groupe Getlink, qui a été le premier opérateur transmanche à publier un bilan carbone dès 2007, a réduit ses émissions depuis lors, et notamment de 33 % entre 2012 et 2019 – alors même que le chiffre d'affaires du Groupe a augmenté de 28 % sur la même période. Ces résultats ont été obtenus grâce à de nombreuses initiatives structurantes : substitution de fluides frigorigènes et de l'agent d'extinction dans les salles techniques et dans les infrastructures des terminaux d'Eurotunnel, nouveau système de refroidissement du Tunnel, alimentation électrique bas-carbone, mise en place d'un contrat de fourniture d'électricité *Zero carbone* à la combustion au Royaume-Uni, proposition de trajets à vitesse réduite pour les Navettes dans le Tunnel en période creuse, etc.

Actuellement, les métiers d'Europorte et d'Eurotunnel permettent d'éviter plus de 2 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année par rapport aux modes de transport alternatifs, soit environ l'équivalent des émissions de 200 000 Français, ou des populations de Calais, Dunkerque et Boulogne-sur-Mer réunies :

- Eurotunnel Navettes fret et passagers (mus par la traction électrique) : 580 ktCO<sub>2</sub>/an – par rapport à des trajets alternatifs en ferry ;
- Eurotunnel – opérateur ferroviaire de fret + Eurostar (mus par la traction électrique) : 1400 ktCO<sub>2</sub>/an – par rapport à un trafic assuré par des poids lourds (40 tonnes) ou des trajets en avion pour le trafic passagers ;
- Europorte (flotte mixte électrique et diesel en fonction des sillons du réseau ferré sur lequel il opère) : 90 ktCO<sub>2</sub>/an – par rapport à un trafic assuré par des poids lourds. Ce trafic ferroviaire a permis en 2019 d'éviter la **circulation de plus de 250 000 poids lourds de type 40 tonnes**, sur des trajets atteignant en moyenne 300 km.

<sup>2</sup> Les tonnes de CO<sub>2</sub> mentionnées dans cette brochure s'entendent en tonnes équivalent CO<sub>2</sub>.

<sup>3</sup> Facteurs d'émission 2020

## LES ÉMISSIONS DIRECTES DU GROUPE AUJOURD'HUI

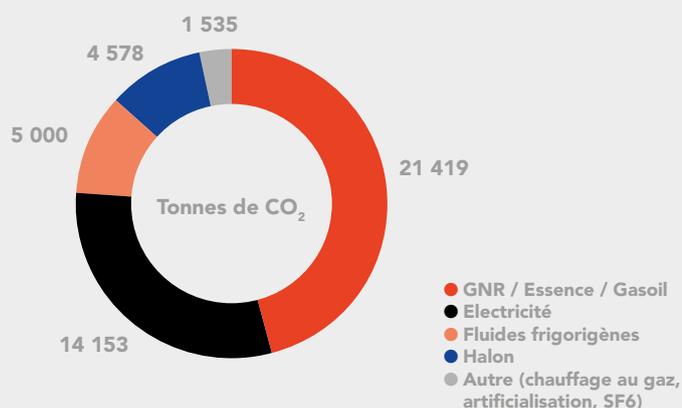
### EN 2019

Les émissions du Groupe (**Scopes 1 et 2**) sur son périmètre opérationnel (Eurotunnel et Europorte<sup>4</sup>) telles qu'elles ont été calculées jusqu'en 2019<sup>5</sup> s'élèvent à 57 867 tonnes de CO<sub>2</sub>.

A la suite de la revue par un tiers indépendant du bilan carbone du Groupe, un certain nombre de facteurs d'émissions ont été modifiés lors de la consolidation des émissions en 2020. Le choix de facteurs alignés sur un nombre restreint de sources publiques et mises à jour régulièrement (le facteur d'émission du fournisseur d'électricité en France et en Angleterre, la base ADEME et la base de données du Ministère de l'Économie, de l'Énergie et de l'Industrie britannique) permet de garantir un suivi cohérent et transparent de la trajectoire 2019-2025. Les valeurs de référence de 2019 recalculées s'élèvent à 46 686 tonnes de CO<sub>2</sub>.<sup>6</sup>

Les principaux postes d'émissions sont les tractions à moteur thermique (et notamment les trains de fret en traction Gazole non Routier pour 46 %), l'électricité consommée sur le réseau français (pour 30 %), les fluides frigorigènes (des infrastructures et des Navettes pour 11 %) et le halon (un agent d'extinction anti-incendie présent dans les salles techniques et les Navettes d'Eurotunnel pour 10 %). Il est à noter que cette répartition se conçoit selon l'approche *market-based* retenue dans ce rapport. En particulier, depuis 2018, l'approvisionnement en électricité au Royaume-Uni dans le cadre d'un contrat spécifique *Blue for Business* garantissant 100 % de fourniture nucléaire conduit à ne considérer aucune émission directe pour tout kWh consommé depuis le terminal de Folkestone.

### Contribution aux gaz à effets de serre du Groupe en 2019 (Facteurs d'émission actualisés)



<sup>4</sup> Les consommations bâtimentaires du CIFFCO sont intégrées dans le périmètre Eurotunnel.

<sup>5</sup> Selon la méthodologie retenue dans la Déclaration de Performance Extra-financière.

<sup>6</sup> C'est en particulier le cas du facteur d'émission de l'électricité française calé sur les informations du fournisseur d'énergie, du Gazole non routier ainsi que du Halon et du R407C alignés sur les valeurs proposées par la base carbone ADEME. Cette base de départ est plus stable mais aussi plus ambitieuse pour notre objectif de réduction d'ici 2025.



La Stratégie Nationale Bas-Carbone de la France vise une réduction de 28 % des émissions de GES<sup>7</sup> du transport d'ici 2030, soit un gain attendu de 38 millions de tonnes à l'échelle française.

## EN 2020

Réévaluées selon les nouveaux facteurs d'émission, les émissions du Groupe ont connu une légère baisse au cours de l'année 2020<sup>8</sup>.

Elle s'explique par la forte réduction des activités (baisse de la consommation électrique et de GNR), modérée par la hausse conjoncturelle des émissions des fluides frigorigènes<sup>9</sup> et par la prise en compte de l'impact de l'artificialisation des terres à la suite des aménagements Brexit.

Tonnes CO <sub>2</sub>	2019	2019 revu (Facteurs Émission actualisés)	2020	Variation 2020 vs 2019
Électricité	20 876	14 153	12 047	-15 %
GNR*, fioul, gazole, essence	24 974	21 419	21 012	-2 %
Fluides frigorigènes	5 415	5 000	6 574	31 %
Halon	5 197	4 578	4 138	-10 %
Autres (gaz, SF <sub>6</sub> , artificialisation)	1 405	1 535	1 817	18 %
<b>Total Groupe</b>	<b>57 867</b>	<b>46 686</b>	<b>45 586</b>	<b>-2 %</b>

<sup>7</sup> gaz à effet de serre

<sup>8</sup> Les années N de consolidation des GES s'entendent comme la période entre le 1<sup>er</sup> octobre de l'année N-1 et le 30 septembre de l'année N.

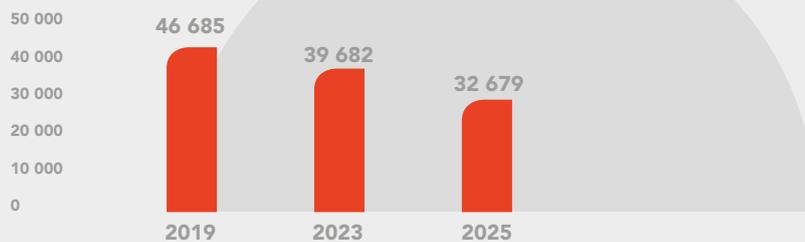
<sup>9</sup> Le projet de remplacement des châssis (fin prévue en 2021) a occasionné un plus grand nombre d'interventions. Par ailleurs, une défaillance sur les condenseurs a été relevée en 2019 puis corrigée avec le fournisseur dès janvier 2020 mais se ressent sur cet exercice.



## LES NOUVEAUX OBJECTIFS

Axe 1	Engagements à horizon 2025	Indicateur Clé de Performance	Déclinaison Eurotunnel	Déclinaison Europorte
1.1	Réduire de 30% les émissions directes (scopes 1 et 2) par rapport à 2019	Réduction de 30 % des émissions des scopes 1 et 2 d'ici 2025, par rapport à 2019, en valeur absolue (jalon intermédiaire de -15 % d'ici 2023)	✓	✓

Trajectoire 2019 - 2025 en tonnes de CO<sub>2</sub>



### Un nouvel objectif de réduction de 30% sur les scopes 1 et 2 d'ici 2025, fondé sur les meilleurs référentiels

Pionnier dans la publication de son bilan carbone en 2007, certifié depuis lors par le *Carbon Trust Standard* pour la réduction de ses émissions, Getlink approfondit sa démarche en l'inscrivant dans le cadre de référence « *Science Based Targets* », qui fixe des standards d'exemplarité et facilite les efforts de transparence qu'il mène vis-à-vis de ses parties-prenantes.

En prenant l'engagement d'atteindre une réduction de ses émissions 30 % à l'horizon 2025, le Groupe annonce une trajectoire ambitieuse, décorrélée du niveau d'activité du Groupe, qui permet de s'aligner sur une trajectoire limitant le réchauffement climatique en-deçà de 2°C d'ici la fin du siècle<sup>10</sup>.

Cet objectif, ramené aux perspectives de chiffre d'affaires, correspond à une réduction d'environ 6 % par an.

Il traduit l'ambition d'exemplarité du Groupe, et sa ferme volonté de prendre toute sa part aux efforts européen et britannique en matière climatique.

<sup>10</sup> L'effort du groupe sur les émissions directes et liées à l'énergie (Scopes 1 et 2), soumis à l'initiative SBT, permet même d'aller au-delà, et contribue à limiter le réchauffement à 1,5°C par rapport à l'ère pré-industrielle. L'objectif proposé par le Groupe se situe en effet au plus ambitieux des trois niveaux définis par le référentiel SBT parmi «2°C, en-deçà de 2°C et 1,5°C».

## UN PLAN D' ACTIONS DÉTAILLÉ ET OPÉRATIONNEL

L'objectif fixé pour 2025 s'appuie sur une trajectoire crédible et adaptée aux métiers du Groupe. Elle implique à la fois des leviers internes et des leviers contractuels. Compte tenu de la chronologie des projets associés à cette ambition, il n'est pas attendu une trajectoire purement linéaire. Néanmoins, 2023 représente un horizon clé, auquel plusieurs leviers seront concrétisés.

Le Groupe distingue 3 typologies d'émissions afin de pouvoir faciliter le pilotage de la trajectoire et la structuration des plans d'action (les émissions indiquées sont les valeurs de référence 2019). À chaque typologie d'émissions correspondent des leviers de réduction et des actions mises en place pour tenir la trajectoire de réduction carbone à l'horizon 2025.

TYPE  
1

**Énergie Europorte** (18 500 tonnes de CO<sub>2</sub>) : il s'agit des émissions associées aux locomotives et locotracteurs diesel, de l'électricité utilisée pour la traction et les ateliers, ainsi que du chauffage de l'atelier d'Arc-lès-Gray. Le Groupe étudie la possibilité de substituer tout ou partie du diesel de traction par un biocarburant de choix.



TÉMOIGNAGE  
CLIENT EUROPORTE

« Au quotidien, nous apprécions l'agilité dont fait preuve Europorte. Mais nous sommes aussi fiers de communiquer à nos propres clients que, grâce à Europorte, nous bénéficions d'un service de qualité respectueux du climat et de l'environnement, c'est un vrai plus pour nos propres engagements ! »

Train de fret Europorte



### OLÉO 100

Europorte a initié en 2020 un partenariat avec un acteur majeur du secteur des biocarburants afin de pouvoir tester l'utilisation de biocarburant 100 % français dans ses locomotives. Ce nouveau combustible, coproduit à base de résidus de colza, doit permettre une réduction significative des émissions (suppression des émissions Scope 1 et réduction de 60 % en équivalent CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie) sans avoir à renouveler la flotte de locomotives qui demeurent aux meilleurs standards environnementaux permettant d'accepter cette alternative. Une première expérimentation cible une substitution de 17 % des volumes de carburants traditionnels à l'horizon 2025. Sur la base du facteur d'émission du GNR retenu en 2020, c'est plus de 2 800 tonnes de CO<sub>2</sub> (Scope 1) qui seraient ainsi évitées.

Pour continuer à décarboner ce poste et permettre

l'atteinte des objectifs du Groupe, notamment dans une perspective de croissance issue du report modal, l'accroissement de la part du transport réalisé sur des sillons électrifiés reste indispensable. Cette part demeure dépendant des travaux auxquels le gestionnaire de réseau national s'est engagé.

Si l'utilisation de locomotives propulsées à l'hydrogène vert est susceptible de constituer un levier solide pour réduire significativement les émissions tout au long du cycle de vie, ce n'est pas encore le cas aujourd'hui, compte tenu des énergies primaires carbonées utilisées majoritairement pour produire cet hydrogène, et de l'absence de rentabilité nécessaire sur les marchés de fret ferroviaire. Getlink restera attentif aux évolutions technologiques permettant d'accélérer la trajectoire vers la neutralité carbone du transport.

## TYPE 2

**Énergie Eurotunnel** (14 865 tonnes de CO<sub>2</sub>) : il s'agit de la consommation d'électricité pour la traction et les auxiliaires sur les périmètres France et Royaume-Uni ainsi que le chauffage au gaz (utilisé pour le bâtiment passagers au Royaume-Uni).

Les leviers de réduction de l'impact de la consommation électrique sur les activités d'Eurotunnel sont de deux ordres : efficacité énergétique et achat d'électricité bas-carbone.

- Depuis plusieurs années, une amélioration des procédures opérationnelles et commerciales a permis d'augmenter le nombre moyen de camions chargés sur chaque Navette et ainsi de générer des économies d'électricité par la réduction du nombre de missions des Navettes Camions. Le facteur de charge reste un élément primordial pour l'optimisation des Navettes. Les hypothèses opérationnelles sur ce paramètre d'ici à 2025 doivent conduire à une réduction d'environ 40 GWh de consommation électrique, soit près de 1 200 tonnes de CO<sub>2</sub>. D'autres mesures d'efficacité énergétique orientées sur les consommations liées aux procédés, au chauffage des bâtiments, à l'optimisation du refroidissement du Tunnel<sup>11</sup> et à l'éclairage sur les deux terminaux, auxquelles s'ajoutent les mesures mises en place dans le cadre des actions d'amélioration identifiées lors des audits énergétiques et lors de la mise en conformité à la loi ELAN, contribueront également de manière significative à la réduction des gaz à effet de serre. Par ailleurs, les gains d'énergie associés à l'utilisation de nouvelles Navettes Camions (éligibles au programme des Certificats d'Économie d'Énergie) et aux optimisations sur les ventilateurs de l'usine refroidissement du Tunnel réalisées par le passé, sont acquis et continueront de contribuer à la frugalité des consommations du Groupe.



Chargement d'une Navette Camion Le Shuttle Freight



Vue conceptuelle des Nouvelles Navettes Passagers

- La signature d'un contrat certifié sans carbone en Angleterre depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2018 (contrat *Blue for Business* d'approvisionnement 100 % nucléaire) s'est traduite par une mise à zéro des émissions directes de l'électricité consommée au Royaume-Uni. Afin d'atteindre un gain supplémentaire dans les émissions évitées via de l'électricité non carbonée, le Groupe a lancé une étude permettant d'analyser et de hiérarchiser les différentes initiatives possibles : capacités d'énergie renouvelable en autoconsommation ou en *power purchase agreement*, achats de garanties d'origine. Compte tenu des autres hypothèses, les gains attendus sur le poste électricité (scope 2) par ces leviers contractuels sont de 6 500 tonnes de CO<sub>2</sub> à l'horizon 2025.

<sup>11</sup> Près de 8 GWh électriques ont été économisés en 2020 sur le poste *refroidissement* grâce à un pilotage fin de la température du Tunnel qui a été adaptée aux conditions climatiques et opérationnelles.



#### TÉMOIGNAGE CLIENT EUROTUNNEL (NAVETTE PASSAGERS)

« Depuis qu'il est ouvert, nous privilégions le tunnel sous la Manche et ses Navettes pour nos voyages entre le Kent où nous vivons, et la France où nous séjournons régulièrement. Bien sûr, la vitesse de ce moyen de transport compte, mais notre choix est aussi motivé par les avantages environnementaux qu'il présente : pas d'interaction avec le milieu marin et un bilan carbone inégalé. En 2020, à cause du confinement et des restrictions de voyage, nous avons aussi eu l'occasion de visiter Samphire Hoe, propriété d'Eurotunnel. Ce site est incroyable : conquis sur la mer, rendu à un état naturel et désormais réserve remarquable de biodiversité ! »



**Émissions opérationnelles** (13 350 tonnes de CO<sub>2</sub>) : il s'agit des émissions liées aux fuites de Halon-1301, des fluides frigorigènes et du gaz isolant SF<sub>6</sub>, ainsi que des émissions liées à la flotte légère Eurotunnel et Europorte et aux véhicules industriels Eurotunnel (trains de travaux, locomotives travaux, bus).

Les fuites des fluides frigorigènes utilisés dans les circuits de refroidissement du Tunnel, des Navettes et du halon utilisé comme agent d'extinction chez Eurotunnel ont un impact significatif sur le bilan carbone du Groupe, compte tenu du pouvoir réchauffant de ces fluides<sup>12</sup>. Le Groupe est engagé depuis près de 10 ans dans leur réduction et leur substitution.

#### **Antoine FOURNIER**

Responsable Aménagement et Environnement d'EUROTUNNEL

« Les programmes de remplacement du halon et des fluides frigorigènes sont de beaux exemples des démarches menées sur le long terme grâce à l'engagement de toutes les équipes, depuis l'ingénierie, qui a défini les gaz de substitution les moins émissifs, jusqu'aux équipes de maintenance effectuant le remplacement des équipements concernés lors d'activités minutieusement planifiées. Cette coordination permet d'aligner les compétences dans le but d'obtenir un gain significatif pour le climat (les émissions de gaz à effet de serre liées à ces deux postes ont en effet représenté plus de 20 % des émissions du Groupe en 2019) tout en préservant la qualité de service. »



<sup>12</sup> À titre d'exemple, 1 kg de halon équivaut à plus de 6 tonnes de CO<sub>2</sub> ; 1 kg de R407C à 1,6 tonne de CO<sub>2</sub>.



## LE PROGRAMME DE REMPLACEMENT DU HALON

Le programme de remplacement du halon est maintenant terminé dans les salles techniques en Tunnel et sur les terminaux français et britannique (environ 16 tonnes de halon éliminées). Le programme sur les 57 locomotives a été achevé en 2019. Le démantèlement du halon encore présent dans les Navettes Passagers concernera 58,3 tonnes de halon. Le chantier se déroulera dans le cadre du programme de modernisation à mi-vie des Navettes Passagers qui intègre le remplacement des principaux systèmes : détection et extinction incendie, climatisation et ventilation, porte coupe-feu, réseau et câblage. Le programme de renouvellement de ces Navettes permettra l'élimination totale du halon d'ici sa fin (2027) et, au regard de la planification prévue, une réduction d'environ 2 500 tonnes de CO<sub>2</sub> d'ici à 2025.

Le Groupe, qui a reçu en 2020 la confirmation par l'Union européenne de l'extension de son autorisation à utiliser le halon, a déjà proposé un nouveau protocole strict de suivi des éventuelles fuites de halon pour les limiter au maximum en établissant des critères plus exigeants que les législations européenne et nationale en la matière.

De même, le remplacement des fluides réfrigérants par des solutions moins émissives a été initié depuis de nombreuses années. Le R22 du système de refroidissement du Tunnel a notamment été remplacé en 2018 par un fluide HFO. L'année 2021 verra l'élimination des dernières quantités de R22 dans les locomotives de type BKW. Le fluide R407C présent dans les Navettes et responsable d'émissions à hauteur de 4 060 tonnes en 2019 fera l'objet d'une substitution par un fluide trois fois moins émissif dans le cadre du programme mi-vie précédemment cité. À l'horizon 2025, c'est donc l'équivalent de 1 500 tonnes de CO<sub>2</sub> en moins dans l'atmosphère.

La flotte de véhicules légers d'Eurotunnel et d'Europorte est responsable de l'émission d'environ 1 900 tonnes de CO<sub>2</sub> : il s'agit des voitures et des bus utilisés sur les terminaux pour la circulation du personnel et les activités d'exploitation et de maintenance ainsi que des voitures de fonction ou de société. À date, les véhicules hybrides ou électriques constituent 9 % de la flotte légère Eurotunnel / Europorte (soit 64 véhicules). D'ici à 2025, un programme d'optimisation de l'utilisation des véhicules et de verdissement de la flotte tenant compte des contraintes opérationnelles (disponibilité, positionnement des véhicules sur zones isolées pour Europorte notamment) vise à contribuer à la trajectoire de réduction à hauteur de 350 tonnes de CO<sub>2</sub>.



Véhicule léger circulant dans le Tunnel de service



Train de travaux d'Eurotunnel

Enfin, les véhicules industriels d'Eurotunnel (trains et locomotives de travaux, modules de maintenance, véhicules de transport de personnes spécifiquement conçus pour le tunnel de service, chariots élévateurs) majoritairement propulsés au diesel contribuent à hauteur de 1 800 tonnes de CO<sub>2</sub> aux émissions du Groupe. Des programmes de renouvellement d'équipement sont soit déjà initiés, soit prévus pour réduire d'environ 350 tonnes les émissions à l'horizon 2025.



Station de conversion Eleclink

## ELECLINK :

Le câble Eleclink entrera en fonctionnement courant 2022 et permettra d'augmenter de 33 % les capacités d'échange entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni. De la conception à l'exploitation, ce projet témoigne de l'attention portée à la protection de l'environnement conformément à l'ambition renouvelée du Groupe. L'exploitation du tunnel sous la Manche évite en effet toute interférence avec la vie marine et supprime tous les travaux qui auraient été nécessaires à l'installation d'un câble sous-marin. Les études d'impact ont d'ailleurs confirmé l'absence d'incidence sur le milieu ambiant.

En optimisant l'infrastructure existante, Eleclink utilise une méthode innovante pour relier les réseaux électriques britannique et français. Il permettra ainsi d'éviter plusieurs centaines de milliers de tonnes de CO<sub>2</sub> chaque année en limitant le recours aux énergies fossiles des deux côtés de la Manche.

À l'inverse, la production de chaleur induite par le câble représentera un nouveau gisement énergétique à exploiter quand il entrera en fonction.

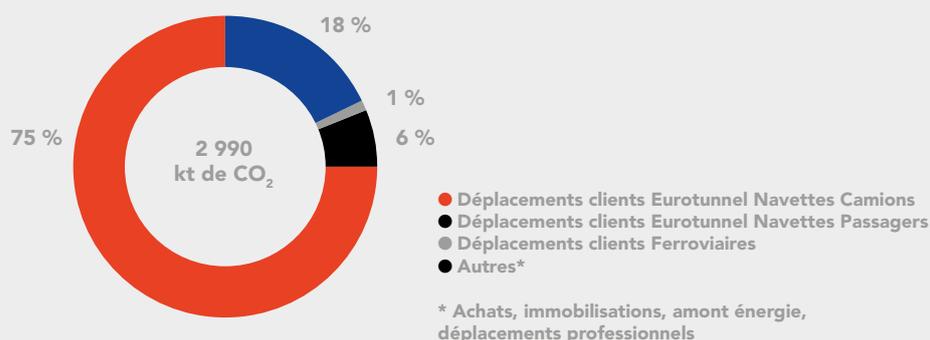
## LES INITIATIVES ET LES ENGAGEMENTS CLIMATIQUES DU GROUPE SUR SA CHAÎNE DE VALEUR

Le Groupe a conduit une première évaluation des émissions des activités d'Eurotunnel et Europorte étendues au Scope 3 sur l'exercice 2019. Cet important travail constitue un exercice plus complexe à réaliser que l'analyse des émissions directes (Scopes 1 et 2). Même si ces données seront à affiner (en particulier, les postes achats ont été évalués selon une intensité carbone par montant investi) aucun périmètre significatif n'a été exclu a priori.

L'empreinte carbone indirecte Scope 3 du Groupe, y compris les déplacements des clients et des visiteurs<sup>13</sup>, atteint environ 3 millions de tonnes de CO<sub>2</sub> en 2019. La très grande majorité de ces émissions (94 %) provient des déplacements clients hors du Tunnel (émissions des véhicules passagers et fret avant d'arriver sur le Tunnel et à leur arrivée dans le pays de destination).

Les émissions indirectes restantes (123 000 tonnes) indiquées « autres » dans le graphe ci-dessous et sur lesquelles le Groupe dispose de certains leviers d'action, sont principalement imputables aux achats et immobilisations de biens (74 % des émissions hors déplacements clients) et aux émissions liées à l'énergie et non incluses dans le Scope 2. Les déplacements domicile / travail comptent également pour environ 4 % des émissions hors déplacements clients.

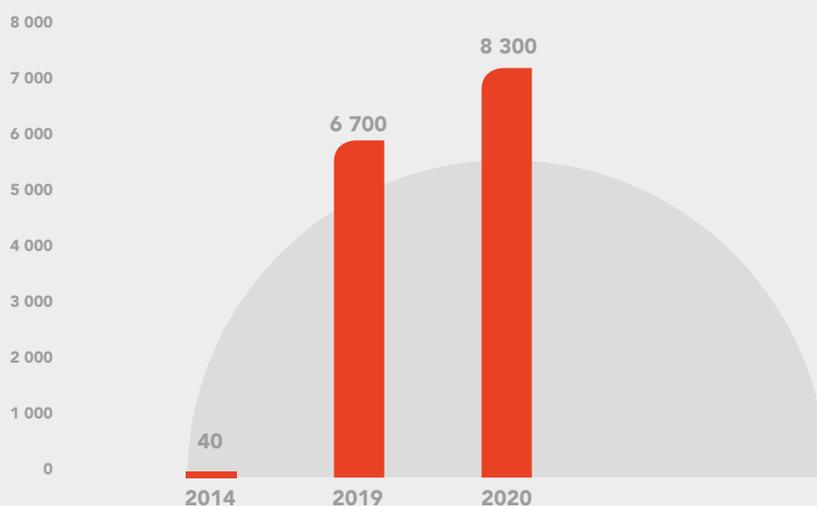
### Scope 3 - évaluation sur la base des données 2019



<sup>13</sup> Poste 16 de la norme ISO TR 14069 ou du Bilan Carbone ©

Les principales émissions indirectes induites par les métiers du Groupe proviennent des véhicules thermiques des clients. La trajectoire de réduction de ces émissions est donc directement liée à la vitesse de décarbonation des véhicules individuels et du fret européen.

### Le nombre de voitures 100 % électriques ayant emprunté les Navettes Passagers



Avec les leviers à sa disposition, Eurotunnel a engagé plusieurs chantiers afin d'accélérer l'amélioration de l'impact environnemental de toute sa chaîne de valeur.

- Depuis 2015, le Groupe met à disposition des clients voyageant à bord de voitures électriques des solutions de recharge universelles et gratuites, sur le site d'Eurotunnel de Coquelles (Pas-de-Calais) et de Folkestone (Kent). Le nombre de voitures 100 % électriques ayant emprunté les Navettes Passagers est passé de 40 en 2014, à 6 700 en 2019 et 8 300 en 2020.

- Le Shuttle met par ailleurs en valeur les déplacements doux et à faible empreinte carbone en offrant un service pour traverser la Manche avec son vélo.



Bornes de recharge pour véhicules électriques

- Afin de favoriser les mobilités douces à destination des salariés dans le cadre des Plans de Déplacement Entreprises, 1,5 km de pistes cyclables ont été créées et des nouvelles bornes de recharge électriques seront déployées dans les prochains mois pour les véhicules personnels.
- En tant que leader du transport éco-responsable, le Groupe s'engage à mettre 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. Un éco-comparateur est disponible sur le site internet d'Eurotunnel. Il permet aux clients des Navettes Camions et Passagers de calculer l'émission de CO<sub>2</sub> moyenne économisée en utilisant les Navettes. De même, Europorte, en lien avec la *European TK'Blue Agency*, dispose d'un éco-comparateur, qui permet d'informer ses clients de la quantité d'émissions de CO<sub>2</sub> économisées en utilisant la flotte Europorte pour un trajet donné, en comparaison avec le transport routier.
- Enfin, les mesures de digitalisation de la frontière en prévision du Brexit contribuent également, en participant à la fluidité du trafic, à la maîtrise des émissions des clients sur les terminaux d'Eurotunnel.



## LES NOUVEAUX OBJECTIFS

Axe 1	Engagements à horizon 2025	Indicateur Clé de Performance	Déclinaison Eurotunnel	Déclinaison Europorte
1.2	Contribuer à la réduction des émissions sur notre la chaîne de valeur du Groupe (scope 3)	• 100% des achats et approvisionnements du Groupe (supérieurs à 200 k€/an) intègrent la performance énergétique/ climat	✓	✓
		• Clients : développer deux nouvelles offres de services incitatives au développement d'une mobilité bas-carbone (passagers et fret) et au report modal	✓	✓
		• Confirmation de l'acceptabilité dans le Tunnel de toutes les nouvelles mobilités d'ici 2025 (gaz, électricité, Hydrogène)	✓	

### De nombreuses initiatives sont envisagées pour concrétiser les engagement du Groupe à l'horizon 2025 :

- Un programme de travail en cours vise à élargir l'accueil sécurisé en Tunnel à toutes les nouvelles motorisations amenées à être de plus en plus présentes chez les clients fret et passagers et tout particulièrement les véhicules à ce jour interdits (GNC, GNL, hydrogène) ;
- Le Groupe réfléchit à des modalités commerciales différenciées en Tunnel pour inciter à l'usage des modalités de transport moins émissives : véhicules hybrides ou électriques, covoiturage... ;
- Le Groupe poursuivra l'analyse de l'empreinte carbone de ses achats. Il impliquera les principaux contributeurs dans des démarches de réduction des émissions, en actionnant des leviers tels que l'éco-conception, la sobriété énergétique et la consommation maîtrisée de matières premières. Dans ce but et dans le cadre de sa trajectoire *Science-Based Target*, le Groupe se fixe un objectif compatible avec l'accord de Paris de réduction des émissions liées à l'amont de sa chaîne de valeur (catégorie Achats et Immobilisations) de 7,5 % d'ici à 2025. C'est un engagement fort qui s'appuie sur ses nouveaux objectifs d'achats durables fixés dans cette feuille de route 2025 ;
- Enfin, et dans une vision large de son écosystème, Getlink accompagne les acteurs dans la création de nouvelles lignes ferroviaires (passagers et fret) pour assurer un report modal soutenable. Ces démarches (lignes directes de passagers vers le Royaume-Uni, autoroutes de fret ferroviaire...) se traduiront au-delà du strict impact Scope 3 de la comptabilité carbone, en émissions évitées sur le plan national et international.

Pour certains chantiers nécessitant la validation de l'autorité de contrôle du tunnel sous la Manche (la CIG), des démarches proactives seront conduites afin d'assurer une mise en place compatible avec ces échéances.

## UN ENGAGEMENT À APPROFONDIR LA PRISE EN COMPTE DES RISQUES ET OPPORTUNITÉS CLIMATIQUES DANS L'OBJECTIF DE SUIVRE LES RECOMMANDATIONS DE LA TCFD



Entrée du Tunnel côté français

Au-delà de ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre compatibles avec une trajectoire 2°C, Getlink, opérateur de la concession du Tunnel sous la Manche jusqu'en 2086, a décidé de renforcer la prise en compte des risques et des opportunités liés au changement climatique, conformément au référentiel de la *Task-Force on Climate-related Financial Disclosure* (TCFD), créée à l'occasion de la COP 21. Getlink s'engage ainsi à adopter une vision élargie de l'évaluation de ces risques et de leurs impacts pour les activités du Groupe en suivant les recommandations associées aux quatre piliers suivants : gouvernance, stratégie, gestion des risques et définition d'indicateurs et d'objectifs.

### Ce dont le Groupe dispose à ce stade

Getlink procède chaque année à la revue annuelle des risques qui pourraient avoir un effet défavorable significatif sur son activité, sa réputation, sa situation financière ou ses résultats. Cette revue des risques, matérialisée par une cartographie présentée en Comité d'audit, porte sur l'ensemble des filiales consolidées en activité dans le périmètre du Groupe. Ces risques sont hiérarchisés en fonction de leur degré de matérialité, évalués en fonction de leur probabilité d'occurrence et de leur impact financier et d'image, après prise en compte des mesures d'atténuation en place. Ces risques intègrent les impacts des « risques physiques climatiques » ainsi que celui de la « transition climatique ».

Afin d'approfondir l'évaluation de ces risques, Eurotunnel a réalisé en 2011, en tant que gestionnaire d'une infrastructure d'importance majeure pour l'économie britannique et conformément au *Climate Change Act 2008*, une étude sur la résilience de l'infrastructure face au changement climatique prévisible.

En parallèle, la modification des véhicules clients étant l'une des tendances fortes de la transition vers une économie bas-carbone les plus immédiatement impactantes pour les métiers d'Eurotunnel, un programme a été lancé en 2020 pour structurer l'approche destinée à accélérer la confirmation de l'acceptabilité en Tunnel des nouvelles motorisations (électricité, GNC, GNL, hydrogène) ; il fait même l'objet d'un engagement du Groupe pour l'horizon 2025.

De plus, sur le plan des opportunités issues des Scénarios de transition climatique, le Groupe contribue à la création ou à l'optimisation de lignes ferroviaires afin de participer au report modal promu à l'échelle européenne dans le cadre du Green Deal notamment ; la liaison Amsterdam-Londres est ainsi devenue totalement directe le 26 octobre 2020.

Enfin, en termes de métriques et d'indicateurs, le Groupe rend compte, notamment dans le cadre de sa performance extra-financière, de l'évolution de ses émissions carbone et des émissions évitées grâce à ses activités (cf. plus haut).

D'ores et déjà, il est à noter que Getlink est régulièrement évalué comme résilient aux enjeux climatiques : citons l'évaluation à « risque négligeable face aux enjeux ESG » par Sustanalytics en 2020 et de manière plus inédite, le fait que Getlink rejoigne « symboliquement » l'indice CAC 40 dans le classement Axylia de 2021 (ce classement consiste à réévaluer les performances financières en retranchant des bénéfices des grandes entreprises leur poids carbone monétisé).

### **Ce que le Groupe a initié en 2021**

Pour approfondir sa conformité au référentiel TCFD rappelé plus haut, le Groupe a souhaité relancer une revue de ses métiers et de ses infrastructures face aux risques physiques et de transition. Cette analyse est en cours grâce au support d'un expert extérieur reconnu sur cette thématique et suit la démarche suivante :

- Définition du périmètre pertinent de l'analyse ;
- Identification des risques et opportunités associés aux métiers du Groupe : pour cette phase, d'une part, les phénomènes climatiques ont été caractérisés pour les infrastructures du Groupe (notamment les risques liés à l'inondation et aux fortes chaleurs sur les terminaux d'Eurotunnel) ; d'autre part, les systèmes ont été classés selon leur vulnérabilité fonctionnelle (sensibilité au regard de la continuité d'exploitation) et physique (au regard des phénomènes météorologiques pertinents) ;
- Approfondissement des risques et des opportunités majeurs : lors de cette phase des scénarios seront précisés sur la base des modèles reconnus et suivant les paramètres pertinents aux métiers du Groupe, afin d'en définir la traduction sur quelques indicateurs-clés opérationnels et financiers.

Enfin, cette analyse permettra de consolider la liste des dispositions constructives et organisationnelles mises en place dans les entités du Groupe et d'identifier, le cas échéant, des mesures complémentaires à déployer pour continuer sur le long terme à renforcer la résilience climatique des métiers de Getlink. Les scénarios de transition confortent également le Groupe dans ses démarches destinées à faire aboutir de nouveaux projets de lignes ferroviaires, aussi bien sur le trafic passagers que le trafic de marchandises.

**PRÉSERVATION  
DES MILIEUX  
NATURELS**

**AXE 2**

Photo du site de Samphire Hoe aménagé par Eurotunnel

# OBJECTIF : GÉRER DURABLEMENT LES RESSOURCES ET MAÎTRISER LES IMPACTS SUR LES MILIEUX NATURELS

---

37 ha d'espaces naturels remarquables créés et protégés en France et en Angleterre

---

Réduction de 70% des produits phytosanitaires utilisés pour la gestion des espaces verts sur le terminal français

---

20 campagnes de mesure de la qualité de l'air depuis 2004 pour confirmer le respect des valeurs réglementaires et promouvoir l'amélioration continue

---

## BIODIVERSITÉ, CONSOMMATION EN EAU, PRODUITS PHYTOSANITAIRES, QUALITÉ DE L'AIR : UNE STRATÉGIE GLOBALE DÉJÀ CONSOLIDÉE

Getlink opère des solutions et des infrastructures de mobilité parmi les plus respectueuses de l'environnement. Depuis sa création, le Groupe s'engage pour la préservation des milieux naturels. C'est le sens des initiatives qu'il conduit en faveur de la défense de la biodiversité, d'une consommation en eau plus maîtrisée ou de la qualité de l'air.

### Des espaces naturels pour protéger la biodiversité

Disposant de réserves foncières importantes en France et en Angleterre, les concessionnaires ont implanté, dès la construction du Tunnel, des espaces naturels de plusieurs dizaines d'hectares dédiés à la préservation et au développement de la biodiversité :

- Les « Jardins ordonnés » situés en bordure du terminal de Coquelles, avec leurs sept hectares de plans d'eau, constituent une aire de repos très appréciée des espèces migratrices et un espace de nidification essentiel pour de nombreux oiseaux. Près du Cap Blanc-Nez, proche de la zone d'immersion du Tunnel côté français, l'espace naturel de Fond Pignon est issu d'une revégétalisation des déblais de craie bleue extraits de la Manche lors de la construction du Tunnel ;
- Au Royaume-Uni, le site de *Samphire Hoe* constitue un autre exemple concret de la volonté du Groupe d'agir en faveur de la biodiversité et pour la protection de l'environnement. Réserve naturelle d'une trentaine d'hectares au pied des falaises de Douvres, *Samphire Hoe* est née de la réutilisation de cinq millions de mètres cube de craies et de marnes extraites du sous-sol de la Manche durant le forage du Tunnel. La gestion quotidienne de cet espace protégé contenant 220 espèces d'oiseaux, 200 espèces de plantes (dont plus de 1 300 orchidées rares de type *Ophrys araignée*), 30 espèces de papillons, est confiée à l'association *White Cliffs Countryside Partnership* (WCCP). La haute qualité écologique de la réserve naturelle de *Samphire Hoe* a été de nouveau saluée en 2020 par le quinzième *Green Flag Award* qu'elle a reçu.

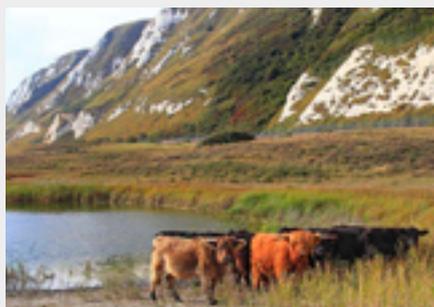


Photo du site de Samphire Hoe aménagé par Eurotunnel

### Un impact maîtrisé sur la ressource en eau

Plusieurs initiatives sont par ailleurs engagées pour prévenir les conséquences de l'activité de l'entreprise sur l'environnement, et notamment sur l'eau :

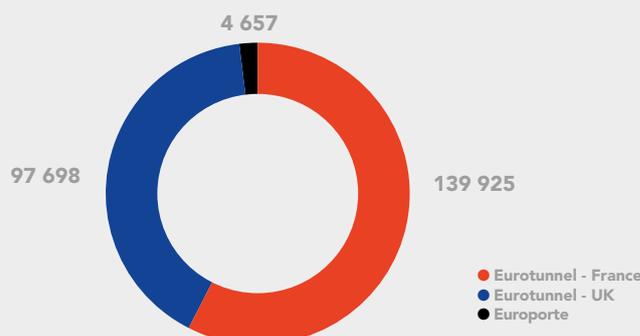
- La gestion de l'eau sur la Concession Eurotunnel s'appuie sur le système des waterings créé au 12<sup>e</sup> siècle pour assurer la mise hors eau de la zone, dont l'altitude moyenne se situe sous le niveau de la mer. Les waterings et les rivières ont été aménagées de telle sorte que le système mis en place par Eurotunnel assure le contrôle des écoulements à l'intérieur comme à l'extérieur du site, via les 4 bassins de stockage, avec un suivi rigoureux des débits et de la qualité des eaux de surface évacuées vers la mer ;



Vue aérienne des circuits hydrauliques du Terminal Eurotunnel de Coquelles

- Plus spécifiquement, l'infrastructure comprend notamment des réseaux de collecte séparatifs des eaux pluviales et des eaux résiduaires, des bassins de rétention et des stations de traitement ;
- Les récentes infrastructures développées pour les besoins du Brexit s'inscrivent également dans cette démarche. Des études spécifiques ont été menées pour s'assurer que l'efficacité du réseau de drainage globale de la concession serait maintenue à un niveau optimal (tamponnement de pluie cinquantennale et ouvrage de captation des effluents étanches pour éviter les pollutions du milieu naturel) ;
- Par ailleurs, Eurotunnel doit rabattre les eaux de nappe à l'entrée du Tunnel côté français pour éviter toute entrée d'eau en Tunnel et garantir la stabilité des voies ferroviaires, compte tenu de l'affleurement de la nappe phréatique. Les exercices de préparation à la gestion d'un incendie menés régulièrement utilisent cette eau relevée, ce qui permet d'éviter la consommation d'environ 30 000 m<sup>3</sup> d'eau potable issue du réseau public.

Consommation d'eau prélevée sur le réseau en 2019 (en m<sup>3</sup>) :



## Une utilisation réduite des produits phytosanitaires

Le Groupe a mis en place ces dernières années plusieurs solutions alternatives pour réduire l'utilisation de produits phytosanitaires. Ces produits répondent à de nombreuses missions : entretien des espaces verts et minéraux, maintien en condition opérationnelle des équipements de sûreté (zones avec présence de clôtures, de concertinas, de barrières infrarouges, etc.) et des aires ferroviaires. Grâce à des techniques de désherbage mécaniques et manuelles, le Groupe a diminué de 70 % l'utilisation de produits sur le périmètre des espaces verts du terminal de Coquelles, ce qui a ramené la consommation 2020 à 550 litres. Quant aux équipes d'Europorte, alignées sur cette même approche, elles gèrent 20 % de leurs sites avec des techniques de désherbage 100 % mécaniques.



### Christelle PIGNAULT

Responsable du Pôle Management Sécurité Qualité Environnement et Sécurité Ferroviaire

« Socorail recherche en permanence des solutions conciliant la sécurité des circulations et un impact maîtrisé sur l'environnement. C'est le cas dans ses missions d'entretien des voies et des abords grâce à des partenariats avec des entreprises spécialisées et au remplacement du désherbage chimique par un désherbage mécanique chaque fois que cela est possible. Nous disposons depuis 2018 du label Ecophyto distribué par le Ministère de l'Agriculture. Le Groupe souhaite poursuivre ses efforts et Socorail a formalisé en 2021 une politique encore plus ambitieuse pour tendre vers le Zero glyphosate et Zero phyto ».



Photo du site de Saphire Hoe aménagé par Eurotunnel

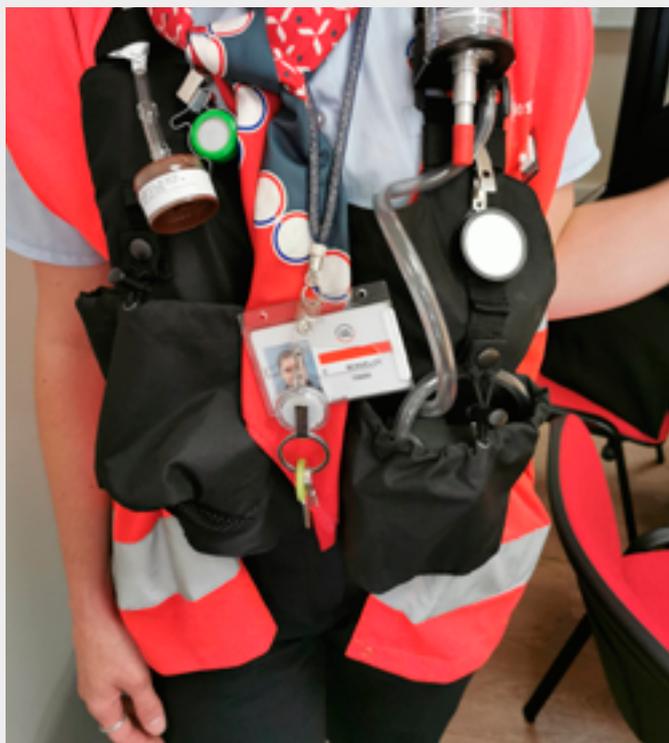
### Un contrôle constant de l'impact sur la qualité de l'air

Getlink s'attache à maîtriser l'impact de ses activités sur la qualité de l'air. Pour Eurotunnel, c'est une préoccupation centrale depuis le début de la Concession :

- Les locomotives diesel des trains de travaux de la Concession ont été équipées de pots catalytiques dès 2007 ;
- Le Tunnel est régulièrement nettoyé à l'eau, ce qui constitue une bonne pratique au sein du secteur ferroviaire ;
- Un projet de renforcement du nettoyage actif a été initié en 2019 avec le CETIM (incluant une caractérisation fine des poussières et des particules présentes en Tunnel) ;
- Par ailleurs, des modes opératoires (système de purge des Navettes, mise à disposition d'équipements de prévention lors des activités critiques) et des dispositions constructives (locaux surventilés, concentration des activités sensibles dans un nombre limité d'ateliers, etc.) favorisent la maîtrise de la qualité de l'air ;
- Entre 2004 et 2020, Eurotunnel a commandé à des organismes indépendants et variés plus de 20 campagnes de mesure d'expositions professionnelles dans tous les environnements (personnel en Navette Passagers, travaux en Tunnel, personnel dans les ateliers). Chacune de ces campagnes a confirmé que les valeurs limites d'exposition pour ce qui concerne les gaz (CO, NO, NO<sub>2</sub>, SO<sub>2</sub>, fumées diesel), les poussières, les Composés Organiques Volatils et les particules ultrafines étaient bien respectées.



Opération de nettoyage à l'eau du Tunnel



Dispositif de mesure  
en auto-évaluation

### **Un dispositif de mesure en auto-évaluation**

Ces dispositifs et ces contrôles seront pérennisés et s'appuieront autant que possible sur des mesures en « auto-évaluation » ; la qualité de l'air continuera d'être intégrée dans l'évaluation des nouveaux projets concernés.

Enfin, le renouvellement en cours des trains de travaux, des modules et des locotracteurs vers des véhicules à motorisation moins émissive contribuera significativement à l'amélioration de la qualité de l'air lors des travaux en Tunnel, tout en réduisant également l'impact sur le climat. Il faut également souligner l'étendue du suivi médical préventif à destination des salariés. Il propose notamment des tests de spirométrie et des scanners thoraciques aux personnes les plus exposées à certains risques respiratoires.

Dans les activités d'Europorte, le principal enjeu sur la qualité de l'air provient des sources mobiles (locotracteurs et locomotives) qui ont un impact diffus sur leur zone de présence. La conception des locomotives utilisées a été basée sur le plus haut niveau des normes en vigueur au moment de leur construction (EU97 / 68 stage IIIA et UIC II selon la norme UIC624). La décarbonation envisagée permettra d'améliorer encore leur impact sur la qualité de l'air. Pour compléter la vision d'Europorte sur la qualité de l'air dans ses installations, le site de maintenance d'Arc-lès-Gray fera l'objet d'une campagne de mesure d'ici 2022.

Enfin, le groupe Getlink a répertorié les substances appauvrissant la couche d'ozone (ODS) qui existent dans ses installations et dans ses équipements. Compte tenu de la substitution de certains composants utilisés dans le système de refroidissement des infrastructures d'Eurotunnel (notamment le fluide R22) en cours de finalisation, une seule source demeurera à partir de 2021 : le halon, utilisé comme agent d'extinction dont Eurotunnel est utilisateur critique. Toutefois, le halon fait lui-même l'objet d'une substitution dans le cadre du programme mi-vie des Navettes Passagers (substitution totale à l'horizon 2027). Le Groupe s'inscrit donc dans une trajectoire avérée de suppression de toute source nocive pour la couche d'ozone.

### Vigilance sur le bruit

Bien que le bruit n'ait pas été identifié comme un enjeu matériel par les parties prenantes du Groupe, Getlink reste vigilant quant aux émissions sonores relatives à ses activités. Dès l'origine et afin de limiter les nuisances sonores, la boucle ferroviaire de Folkestone a été couverte et des travaux d'insonorisation ont été menés dans les habitations proches. Sur l'enceinte de la Concession, et notamment côté français, les seuils d'émissions sonores maximales sont établis dans le cadre de l'autorisation préfectorale pour les activités de réparation, d'entretien, de manutention et d'essais du matériel roulant. De plus, lors des récents remplacements des transformateurs électriques sur le site de Sangatte, des caissons ont été mis en place pour réduire les impacts acoustiques. Si toutefois des nuisances sonores étaient avérées en bordure de la Concession, Eurotunnel s'est engagée à diligenter les analyses appropriées. De son côté, Europorte a entrepris le remplacement des semelles de frein en fonte par des semelles composites permettant de réduire significativement l'empreinte acoustique des trains de fret.

### Des résultats validés par des certifications de référence

Des certifications et des labels de référence saluent déjà l'engagement d'Europorte pour un transport durable plus respectueux de l'environnement.

		Europorte	Socorail Infra	Socorail ITE
Assurance Qualité		✓	✓	✓
Environnement		✓	✓	✓
Environnement, Sécurité, Santé		✓	✓	
SQE, RSE, Sureté		✓		

Dans le cadre de la stratégie environnement 2025, le Groupe souhaite confirmer un objectif de certification environnementale sur les activités Europorte et Eurotunnel. La performance des achats constituera un levier puissant dans cette perspective.



## LES NOUVEAUX OBJECTIFS

Pour poursuivre ces dynamiques et réduire encore l'impact de ses activités sur l'environnement, le Groupe se fixe de nouveaux objectifs ambitieux à horizon 2025<sup>14</sup>.

Axe 2	Engagements à horizon 2025	Indicateur Clé de Performance	Déclinaison Eurotunnel	Déclinaison Europorte
2.1	Accroître la performance environnementale des activités du Groupe et maîtriser leurs impacts sur les milieux naturels et la biodiversité	100 % des sites / activités du Groupe certifiés ISO 14001 ou équivalent en 2025	✓	✓
		100 % des achats et approvisionnements du Groupe (>200 k€) intègrent la performance environnementale	✓	✓
		100 % de solutions naturelles et/ou biologiques pour le désherbage et entretien d'espaces verts hors enjeux de sécurité en 2025	✓	✓
		Réduction des consommations d'eau potable du réseau public par client de 10 % d'ici 2025	✓	
2.2	Préserver la qualité de l'air sur les sites	Amélioration de la qualité de l'air dans le Tunnel (niveau d'empoussiérage des filtres des locomotives des Navettes Camions décroissant sur 3 années consécutives)	✓	✓

<sup>14</sup> Compte tenu du faible enjeu qu'elle représente pour les activités récurrentes du Groupe, la déforestation ne fait pas l'objet d'objectifs dédiés, mais le Groupe apporte une vigilance particulière aux achats, au titre de son engagement sur les achats durables. En revanche, pour les projets fortement consommateurs en bois tels que les achats massifs de traverses ferroviaires, des objectifs spécifiques seront fixés et suivis.

**GESTION DES  
DÉCHETS ET ÉCONOMIE  
CIRCULAIRE**  
**AXE 3**

# OBJECTIF : MAÎTRISER LES DÉCHETS DU GROUPE ET FAVORISER L'ÉCONOMIE-CIRCULAIRE DANS TOUT SON ÉCOSYSTÈME

85 % des déchets du Groupe sont des déchets industriels non dangereux

Plus de 90 % des déchets traités sur le Terminal français sont valorisés

30 % des déchets non dangereux sont transformés en briquettes CSR pour alimenter des chaudières

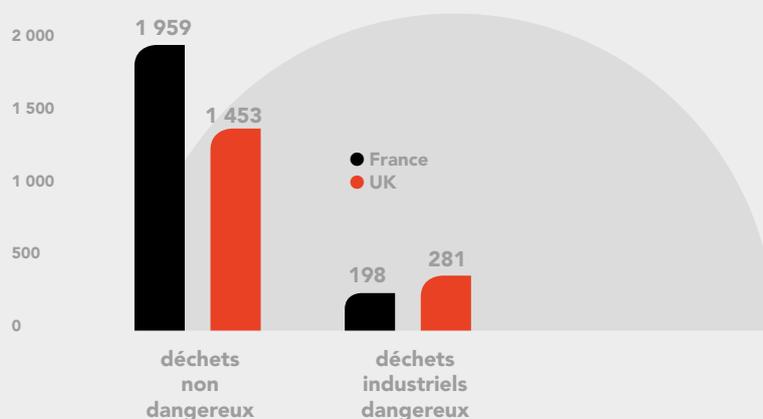
## UNE POLITIQUE DE GESTION DES DÉCHETS ET D'ÉCONOMIE CIRCULAIRE QUI A FAIT SES PREUVES

### Politique de gestion des déchets

Conscient de l'importance de la gestion des déchets, le Groupe applique dans ce domaine une stratégie de collecte et de traitement privilégiant le recyclage, la valorisation ou le réemploi. Il est attentif à l'émergence d'innovations et de nouvelles filières dans ces domaines.

Les déchets produits sont essentiellement liés aux activités industrielles. Leur nature et leur quantité fluctuent selon les années et en fonction des projets conduits. Ils suivent la classification européenne qui distingue les déchets industriels non dangereux générés par les activités du Groupe et les clients (cartons, verre, déchets de cuisine, emballages, déchets textiles, déchets bureaux, fosses septiques, déchets minéraux non pollués, etc.) et les déchets dangereux (effluents, acides, batteries, etc.).

Déchets Groupe en 2019 (t)



Il s'agit à environ 85 % de déchets non dangereux gérés dans les filières usuelles. Compte tenu de ses activités, les déchets d'Europorte ne représentent qu'1 % des déchets du Groupe.

La grande majorité des déchets industriels non dangereux en France et au Royaume-Uni sont triés afin d'être valorisés. En France en 2020, plus de 90 % d'entre eux sont valorisés. 30 % sont transformés en combustibles solides de récupération. Les autres sont valorisés dans des filières locales spécifiques (métaux, déchets d'équipements électriques et électroniques, huiles de friture) ou valorisés pour une production de chaleur ou d'électricité.



Parc à déchets d'Eurotunnel

Eurotunnel a mis en place son propre parc à déchets qui concentre les déchets issus de toutes les activités de la Concession, ce qui permet d'assurer une gestion cohérente, optimisée ainsi qu'une traçabilité optimale. La gestion de ce parc est assurée par un partenaire régional reconnu et permet ainsi de bénéficier des filières locales les plus adaptées ainsi que d'une grande réactivité lors de l'identification de nouveaux déchets induits par de nouveaux projets d'investissement.

Le tri sélectif a également été initié pour les activités tertiaires d'Europorte et d'Eurotunnel. Europorte a notamment lancé une politique de tri sélectif sur six catégories dans son siège social. Cette politique sera déclinée dans toutes les régions et ajustée en fonction des règles de gestion des bâtiments et des régions dans lesquelles Europorte opère. Au-delà du papier et des gobelets, Eurotunnel s'engage à intensifier son tri à destination de ses collaborateurs et de ses clients pour valoriser davantage ses déchets.

### **Initiatives en termes d'économie circulaire**

Le Groupe développe des initiatives et des partenariats au plus près de ses besoins. Cette année, compte tenu de la pérennité de l'usage des masques de protection, Eurotunnel a mis en place, d'une part, un approvisionnement en masques réutilisables à destination de tout le personnel et des clients ainsi que de nombreux sous-traitants, et d'autre part une réflexion autour de deux options pour le recyclage des masques chirurgicaux (combustible de substitution ou recyclage matière après traitement). L'une de ces options s'est concrétisée début 2021. De même, dès le début de la crise, Europorte s'est alliée avec Saint-James (entreprise normande de confection textile artisanale) lors de la phase d'homologation de ces masques en tissu afin de pouvoir fournir des masques lavables aux collaborateurs et ainsi éviter la consommation de l'équivalent de 300 000 masques jetables.

Ces dernières années, la Direction des Systèmes d'Information du Groupe a développé un partenariat avec Energie Jeunes pour donner une deuxième vie aux ordinateurs portables de sa flotte et contribuer à équiper 600 collégiens des Hauts-de-France et de l'Île-de-France.

Enfin, dans un contexte de fréquentation en forte baisse en 2020, Eurotunnel a souhaité redistribuer une partie des ressources alimentaires non vendues sur les terminaux sous la forme de dons à destination du Secours Populaire.



## LES NOUVEAUX OBJECTIFS

Axe 3	Engagements à horizon 2025	Indicateur Clé de Performance	Déclinaison Eurotunnel	Déclinaison Europorte
3.1	Éviter le déchet ultime en mobilisant tous les leviers disponibles	Maîtrise de la production des déchets (en tonnes de déchets ramenés au montant de projets : valeurs 2025 égales aux valeurs 2019)	✓	✓
		Déployer le tri sélectif intégral (Clients et Personnel)	✓	✓
3.2	Favoriser une dynamique collective autour de l'économie circulaire et territoriale	Concrétiser d'ici à 2025 3 partenariats ou offres de service relevant de l'économie circulaire et à impact positif pour les parties-prenantes du Groupe (territoires, concessionnaires, fournisseurs, salariés, etc.).	✓	✓

Le Groupe se donne pour ambition de ne pas augmenter le volume des déchets qu'il produit par euro investi. Pour atteindre cet objectif qui implique toute la chaîne de valeur, de la conception jusqu'aux partenaires extérieurs, une démarche exigeante est mise en place. L'un des projets emblématiques des prochaines années consiste à renouveler les neuf Navettes Passagers. Actuellement en phase de préparation de ce programme, les équipes définissent un mode opératoire vertueux pour anticiper la cadence de production et la caractériser avec précision. Cette démarche a pour but d'identifier dès maintenant les filières de recyclage et de traitement les mieux adaptées, tout en gardant à l'esprit le souci de performance opérationnelle pour cet investissement à fort enjeu.

En matière d'économie circulaire, Eurotunnel a d'ores et déjà initié la collecte des mégots (env. 300 kg par an) en vue de leur valorisation ; les partenariats analysés cette année devraient voir le jour en 2021. De plus, Eurotunnel envisage de collecter les uniformes usagés pour les valoriser en matière isolante pour la construction et les habitacles automobiles. Cette transformation se fera à compter du renouvellement du contrat de prestation d'habillement courant 2021. Cette initiative sera autant que possible élargie aux autres activités du Groupe.

## POUR EN SAVOIR PLUS

<https://www.getlinkgroup.com/nos-engagements/rse/>

## CONTACT PRESSE

**Anne-Laure Desclèves**  
Directrice de la Communication et de la Marque  
+33 (0)1 40 98 04 67  
anne-laure.descleves@getlinkgroup.com

**John Keefe**  
Porte-parole de Getlink  
+33 (0)3 21 00 44 91  
john.keefe@getlinkgroup.com

**Romain Dufour**  
Responsable du service presse  
+33 (0)1 40 98 04 64  
romain.dufour@getlinkgroup.com

**Nadiera Mondongue**  
Attachée de presse  
+33 (0)1 40 98 04 86  
nadiera.mondongue@getlinkgroup.com

## CONTACTS ANALYSTES ET INVESTISSEURS

**Michael Schuller**  
Directeur Corporate Finance et Directeur des Relations Investisseurs  
+44 (0)1303 28 87 49  
michael.schuller@getlinkgroup.com

**Jean-Baptiste Roussille**  
Co-Directeur Relations Investisseurs  
+33 (0)1 40 98 04 81  
jean-baptiste.roussille@getlinkgroup.com



Getlink S.E. - 3, rue La Boétie - 75008 Paris - France

