

Plan de vigilance 2024

Groupe SNCF

EXERCICE 2023

Édito

Le devoir de vigilance est au cœur de notre raison d'être :
"Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable"

Mikaël Lemarchand

Directeur de l'Engagement Social,
territorial et environnemental



Le groupe SNCF publie aujourd'hui son troisième plan de vigilance. Depuis l'adoption en 2021 par le Conseil d'administration de notre Stratégie RSE 2030, nous sommes déterminés à renforcer, dans une démarche d'amélioration continue, notre capacité à piloter proactivement l'impact de nos activités sur l'ensemble des parties prenantes du Groupe et l'environnement, tout au long de notre chaîne de valeur : c'est une question de responsabilité d'entreprise.

Les travaux menés jusqu'à présent sur le devoir de vigilance étaient centrés sur l'ancrage du devoir de vigilance dans la gouvernance et le pilotage du Groupe. A ce titre, les COMEX et les Conseils d'administration et de surveillance des sociétés du Groupe ont, dès 2021, été pleinement associés.

L'intégration de la vigilance dans le pilotage de l'entreprise a bénéficié du socle de gestion des risques, ancré depuis longtemps dans l'ADN de l'entreprise. Le déploiement des deux premiers plans de vigilance a ainsi permis de renforcer la gouvernance du Groupe autour de la prise en compte des risques d'atteintes graves aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement induits par les activités de ses sociétés et filiales.

Inscrites dans cette dynamique, les actions liées au devoir de vigilance se poursuivront au cours des prochains exercices. Elles se déploieront en cohérence avec le nouveau plan stratégique du Groupe, adopté en décembre 2023 pour la prochaine décennie. Nouveau plan qui vise à soutenir les ambitions de performance du Groupe en matière de mobilité durable, dans un contexte de transition

environnementale et de transformations importantes du travail.

Pour y répondre, le groupe SNCF mobilisera ses quatre lignes de force que sont l'Humain, les Territoires, l'Environnement et le Digital & Innovation.

Dans un contexte d'instabilité à l'échelle de la planète, entre conflits et crises géopolitiques, atteintes aux droits humains et multiplication d'événements climatiques aux conséquences humaines, environnementales et économiques croissantes, les actions définies pour ce troisième plan de vigilance continueront de sécuriser notre capacité à atteindre nos objectifs.

Elles viseront à favoriser encore davantage l'enracinement de nos valeurs éthiques, environnementales et de sécurité dans tous les processus de production et chaînes de valeurs de l'entreprise. L'efficacité à long terme exige une assise robuste en matière de management des risques. L'étroite imbrication des volets stratégiques et opérationnels constitue la clé de voûte du succès.

En 2024, l'objectif sera d'impliquer plus spécifiquement le management des entités opérationnelles des sociétés et de leurs filiales et de promouvoir, auprès de tous les salariés du Groupe, une culture coopérative, proactive, responsable et ancrée localement. La gestion par les risques, qu'ils soient humains ou environnementaux, entre directement dans le quotidien de nos activités.

Sommaire



01. Introduction *p. 4*

Périmètre et champ d'application de la loi pour le groupe SNCF
Modèle d'affaires du groupe SNCF
Engagements « éthique et sécurité » du Groupe
Consolidation des actions et enjeux 2024

02. Gouvernance et pilotage du plan de vigilance *p. 10*

Instances de gouvernance et rôle des administrateurs des filiales
Information et consultation des parties prenantes

03. Cartographie des risques et actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves *p. 13*

Cartographie des risques et dispositifs de maîtrise
Préparation des Jeux de Paris 2024
Santé et sécurité des personnes
Droits humains et libertés fondamentales
Environnement

04. Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques *p. 58*

Management des risques du groupe SNCF
Méthodologie d'évaluation des risques liés au devoir de vigilance
Évaluation des fournisseurs

05. Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements *p. 65*

Dispositif d'alerte Groupe accessible aux salariés et aux tiers
Nouvelle organisation de la gestion, de l'allocation et du reporting des alertes
Montée en puissance du dispositif d'alerte : tendances et constats

06. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité *p. 70*

Structuration du pilotage des plans d'actions
Compte-rendu des actions prioritaires du plan de vigilance de 2023 et programme de travail 2024
Enjeux et données clés pour les trois domaines de risques



01.

Introduction

Périmètre et champ d'application de la loi pour le groupe SNCF (1/2)

Un plan établi sur le périmètre des sept sociétés

Conformément à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordres, le groupe SNCF publie son troisième plan de vigilance portant sur l'exercice 2023. Ce plan est établi sur le périmètre de la Holding, des six grandes sociétés et de leurs filiales contrôlées, issues de la réforme ferroviaire du 1^{er} janvier 2020.

Le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés qu'elle contrôle au sens du II de l'article L. 233-16, directement ou indirectement, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, lorsque ces activités sont rattachées à cette relation.

Les travaux sur le devoir de vigilance tiennent compte des démarches mises en œuvre depuis 2017 par le Groupe dans le cadre de la loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, la lutte contre la corruption et la modernisation de la vie économique (« Sapin II »).

Le présent plan de vigilance rend compte de la mise en œuvre des actions prioritaires engagées en 2023 et établit des axes de travail complémentaires pour l'année 2024.

Précision

Le présent document reprend les informations publiées dans le rapport financier annuel du groupe SNCF sur un support de lecture indépendant.



278 600

salariés dans le groupe SNCF

dont 25% à l'international
dans sept sociétés
et plus de 900 filiales contrôlées


Périmètre et champ d'application de la loi pour le groupe SNCF (2/2)

La structure du Groupe SNCF
(depuis le 1^{er} janvier 2020)




41,8 Mds€
(+0,75%) de chiffre d'affaires
dont 34% à l'international


278 600
salariés dont 25%
à l'international


Raison d'être
Agir pour une société en
mouvement, solidaire et durable

SNCF SA

Consommation d'énergie Groupe 17,3 TWh dont 9,9 TWh ferroviaire
Émissions GES : 3 157 kt de CO₂e
8 M de m² de bâtiments
20 000 ha de foncier (hors réseau ferré)



SNCF Réseau
4 filiales

28 000 km de lignes exploitées
95 000 ha d'emprises ferroviaires
1 600 chantiers majeurs
15 000 passages à niveau



SNCF Gares & Connexions
4 filiales

3 000 gares - 10 M de m²
10 M de visiteurs / jour
15 000 trains quotidiens



SNCF Voyageurs
16 filiales

1 338 M de voyageurs en 2021
35 technicentres en France
12 000 salariés du Matériel



Keolis
Plus de 300 filiales

68 000 salariés
452 km de lignes de métro
1 034 km de lignes de Tram
2 500 km de lignes ferroviaires
Présence dans 13 pays



Rail Logistics Europe
40 filiales

36 Mds de tonnes. km / an
370 000* unités de transport
intermodal (UIT) acheminées / an
Présence dans 10 pays (* chiffre 2022)



GEODIS
Plus de 270 filiales

49 000 salariés
11 M m² d'entrepôts
3 607 camions en flotte propre
Présence directe dans plus de 60
pays et un réseau mondial qui couvre
près de 170 pays

=

au total
920 filiales contrôlées

Nos ressources

Humaines

- 283 000 salariés dont 212 000 en France
- 150 métiers aux expertises diversifiées
- **Egalité** de rémunération entre les femmes et les hommes dans les activités ferroviaires

Production

Infrastructures :

- 28 000 km de lignes dont 2 700 à grande vitesse
- 3 000 gares

Foncier :

- 2^e propriétaire foncier en France derrière l'État : 12M m² de bâti sur le territoire, 100 000 hectares de terrain

Logistique :

- 10M m² d'entrepôts et de surface opérationnelle GEODIS
- 3 600 camions en flotte propre (GEODIS)

Financières

- EBITDA Groupe à 6,4 Mds€ en hausse de 52% vs 2021
- Cash-flow libre positif de 2,5 Mds€ en 2023 conforme à l'engagement du Groupe dans le cadre de la réforme ferroviaire en 2018
- Dette nette de 24,2 Mds€, en baisse de 200 M€

Numériques

- Plus de 150 000 requêtes par mois sur l'API Open Data
- SNCF CONNECT : 1^{er} site de e-commerce en France
- 20 000 km de fibre optique

Énergétiques

- 17,3 T/wh d'énergie consommée dont 9,9 T/wh pour la traction ferroviaire
- 16 contrats PPA sur du photovoltaïque

Modèle d'affaires du groupe SNCF

Ambition pour 2032

Être champion de la mobilité durable en donnant la priorité au cœur ferroviaire français grâce à une exploitation performante d'un réseau régénéré, modernisé et étendu, et à deux actifs stratégiques KEOLIS et GEODIS.

Transport voyageurs



SNCF Voyageurs



KEOLIS

Transport de marchandises et logistique



Rail Logistics Europe (RLE)



GEODIS

Raison d'être

Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable



SNCF Gares & Connexions



SNCF Réseau



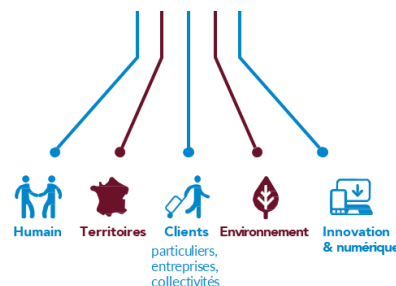
SNCF Immobilier



Conseil & Ingénierie

Gestionnaire d'actifs

5 lignes de force



RSE : nos engagements clés

- Diminuer les émissions de GES (scopes 1 & 2) en France⁽¹⁾ :
 - - 30% pour les activités du secteur du Transport ;
 - - 50% pour les activités du secteur du Bâtiment ;
- Trajectoire vers le zéro déchet valorisable non valorisé pour le cœur de l'activité ferroviaire⁽²⁾ ;
- >100 millions d'euros d'achats solidaires directs auprès du secteur du travail protégé et adapté et de l'insertion par l'activité économique⁽²⁾.

⁽¹⁾ d'ici 2030 par rapport à 2015 et d'ici 2030

Notre création de valeur

Pour les passagers et chargeurs

Proposer des services fiables, performants et attractifs afin d'améliorer les conditions et les possibilités de mobilité en train.

Passagers

- 15M de voyageurs quotidiens en France et à l'international
- 86,1% de ponctualité
- Gamme de prix large, tarifs Cartes Avantages, augmentation de prix plus faible que l'inflation, sans augmentation sur OUIGO

Chargeurs

- 170 000 chargeurs servis dans le monde
- Développement de FRET SNCF
- +19% de CA GEODIS par rapport à 2021 et +68% par rapport à 2019

Faciliter l'accès aux transports pour tous sur l'ensemble des territoires

- 70% des Français habitant à moins de 5 kilomètres d'une gare et 90% à moins de 10 kilomètres

Pour les salariés

Assurer l'employabilité, le développement des compétences, l'évolution des carrières et la mobilité des collaborateurs au sein de l'entreprise

- 17 300 recrutements en CDI en France en 2023
- 7% de la masse salariale investie en formation dans l'activité ferroviaire
- 27% des cadres issus du collège maîtrise
- Programme PRISME de développement de la sécurité
- Dispositifs d'engagement des salariés
- Offres de logement pour les salariés et alternants

Garantir la santé et le bien-être au travail des collaborateurs

- Programme PRISME de développement de la sécurité
- 69% des salariés se déclarent engagés (sociétés ferroviaires)

Pour les territoires

Accompagner la cohésion et le développement économique des territoires

- Grâce à 15,3 Mds€ d'achats en France, soutien de 250 000 emplois indirects estimés

Investir dans la rénovation des infrastructures et la modernisation du matériel roulant

- 5,5 Mds€ pour le réseau ferré avec les travaux de régénération du réseau principal quotidien
- 4 Mds€ d'investissements pour l'ensemble du matériel roulant
- 1,1 Md€ dans la modernisation et l'entretien des gares et leur accessibilité

Pour la société et la planète

Contribuer à l'atténuation du changement climatique

- Décarbonation complète des activités du transport et du bâtiment du Groupe en 2050 dans le cadre de l'Accord de Paris
- Moins de 1% des émissions du secteur des transports pour 10% de voyageurs et marchandises transportés
- 6 fois moins d'énergie consommée à la tonne transportée sur rail par rapport à la route
- Forte ambition de développement de la part modale du ferroviaire dans la décennie à venir pour contribuer à la décarbonation du secteur des transports

Faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire

- 95% de rails recyclés, 5% de rails réemployés

Engagements « Éthique et Sécurité » du groupe

Des engagements de longue date

Le groupe SNCF agit de longue date sur les trois catégories de risques visées par la loi sur le devoir de vigilance. Il s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les 10 principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre renforcent sa contribution aux Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et lui permettent d'obtenir, depuis 2015, le score le plus élevé de performance en matière de responsabilité sociale (niveau « Advanced »).

Chartes et programmes

Plusieurs chartes et accords sous-tendent ces engagements vis-à-vis des salariés, clients et fournisseurs du Groupe :

- La charte éthique actualisée en 2023.
- La charte Relation Fournisseurs & RSE.
- L'accord « en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité ».
- La charte diversité (certification GEEIS* pour GEODIS, Keolis et pour SNCF Réseau hors filiales) et la charte d'engagement LGBT+ « L'Autre Cercle » signée en mai 2023.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de ses clients, salariés, sous-traitants et partenaires, la SNCF structure sa politique de sécurité autour du programme « PRISME », commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015. La sécurité environnementale y est intégrée au même titre que la santé et sécurité au travail (SST) et la sécurité d'exploitation ferroviaire, dans un objectif de sécurité globale.



Une stratégie RSE en phase avec le devoir de vigilance

Le projet d'entreprise « Tous SNCF » a été lancé en 2020 par le président-directeur général de la SNCF pour définir et mettre en œuvre la stratégie 2020-2030 du Groupe. Décliné dans les filiales et entités opérationnelles des cinq sociétés ferroviaires, « Tous SNCF » est mené en synergie avec les plans d'activité de Keolis et GEODIS qui s'inscrivent dans une vision groupe à dix ans. La santé, la sécurité, l'éthique, le social et l'environnement y figurent comme des leviers de performance globale, de compétitivité et d'attractivité du Groupe.

Six axes et une raison d'être

Les objectifs de la stratégie RSE du Groupe, approuvée en 2021 par le conseil d'administration de la SNCF, sont directement en lien avec les enjeux du devoir de vigilance, et s'articulent autour de six axes :

- Développer la part du ferroviaire et des mobilités durables.
- Réduire l'empreinte environnementale des activités.
- Améliorer l'adaptation et la résilience des activités au changement climatique.
- Agir pour la cohésion sociale et l'économie écologique et solidaire dans les territoires.
- Faire des salariés les principaux acteurs et bénéficiaires de la transition écologique et sociale.
- Développer une éthique irréprochable et une gouvernance ouverte.

Ces ambitions du groupe SNCF s'incarnent dans sa raison d'être :



Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable.



Ancrage du devoir de vigilance et axe de travail prioritaire pour l'exercice 2024

2023

Ancrage du devoir de vigilance dans la gouvernance et pilotage des sociétés du groupe

Les actions conduites en 2023, s'inscrivent dans la continuité de celles menées depuis la publication du premier plan de vigilance en 2022. Elles ont permis aux sociétés et à une première sélection d'une vingtaine de filiales du Groupe, d'ancrer le devoir de vigilance dans leur gouvernance et dans leur pilotage.

Pour ce faire, la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) a mobilisé les conseils d'administration et les comités exécutifs des sociétés du Groupe autour des enjeux liés au devoir de vigilance. L'objectif est d'intégrer dans leurs décisions le management des risques de durabilité, et de s'assurer de leur pleine capacité à exercer une réelle supervision des mesures de diligence raisonnable dédiées à la prévention et à l'atténuation de ces risques.

Les cinq actions prioritaires définies pour 2023 ont toutes été engagées et continueront à se déployer en 2024. Il s'agit de :

- Poursuivre l'ancrage du devoir de vigilance dans la gouvernance et le pilotage des sociétés du groupe SNCF.
- Élargir l'évaluation des tiers et des fournisseurs à l'ensemble des risques relevant du devoir de vigilance.
- Finaliser la trajectoire d'audits « sociaux » de fournisseurs sur sites et en poursuivre le déploiement.
- Mettre en œuvre la politique « droits humains » du Groupe.
- Mettre en place une veille prospective des risques liés au devoir de vigilance.

Un compte-rendu de ces actions figure au point 6.2 du présent rapport.

2024

Consolidation des acquis de 2022 et 2023, et mobilisation du management opérationnel

Après deux premiers exercices centrés sur la gouvernance et la mise en place du pilotage du plan de vigilance au sein des sociétés et filiales du Groupe, la montée en maturité du Groupe en matière de vigilance se poursuivra par le biais d'actions visant à renforcer le lien entre les résultats des travaux réalisés depuis 2021 et la gestion plus opérationnelle des risques. Deux grandes orientations y contribueront :

- **Conforter** les avancées réalisées et renforcer l'ancrage du devoir de vigilance, en poursuivant la mise en œuvre des résultats des actions prioritaires lancées en 2022 et 2023.
- **Concentrer** les travaux d'amélioration continue de 2024 sur le suivi opérationnel de la réalisation des prestations de main d'œuvre, dans un contexte de recours important à la sous-traitance, avec notamment les Jeux de Paris 2024.

Cela se traduira au préalable par un état des lieux de l'intégration des risques « vigilance » dans la gestion opérationnelle des prestations de main d'œuvre sur le terrain, puis par un renforcement du dialogue avec les parties prenantes.

Deux nouvelles orientations prioritaires pour 2024, centrées sur l'opérationnel et le dialogue avec les parties prenantes.





02.

Gouvernance et pilotage du plan de vigilance

Instances de gouvernance et rôle des administrateurs des filiales

Pilotage transverse

Le plan de vigilance pour l'ensemble du groupe SNCF est piloté par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) de SNCF Holding. Rattachée directement au président-directeur général du Groupe, la DESTE est positionnée au sein du comité exécutif (COMEX) et du comité de direction générale de la SA SNCF. Elle a notamment pour mission de piloter la performance et les risques extra-financiers du Groupe, en collaboration avec la direction du Management des Risques et avec l'appui des principales directions fonctionnelles des sociétés et filiales du Groupe (cf. point 4.2).

Chacune des sept sociétés du Groupe est responsable sur son périmètre de l'actualisation de la cartographie des risques relevant du devoir de vigilance, ainsi que de la mise en œuvre et du suivi des actions de prévention et d'atténuation de ces risques (cf. point 4.1 sur le management des risques).

Réseau interne de contributeurs à l'échelle du groupe

Pour coordonner les travaux du plan de vigilance au sein des sociétés et de leurs filiales, un référent a été désigné dans chaque société du groupe. Ces relais de premier niveau sont les responsables conformité ou RSE des sociétés du groupe. Pour consolider les travaux et les piloter à l'échelle du groupe, la DESTE réunit périodiquement les référents des sept sociétés du Groupe et les principales directions fonctionnelles de la SNCF au sein d'un comité de pilotage dédié.

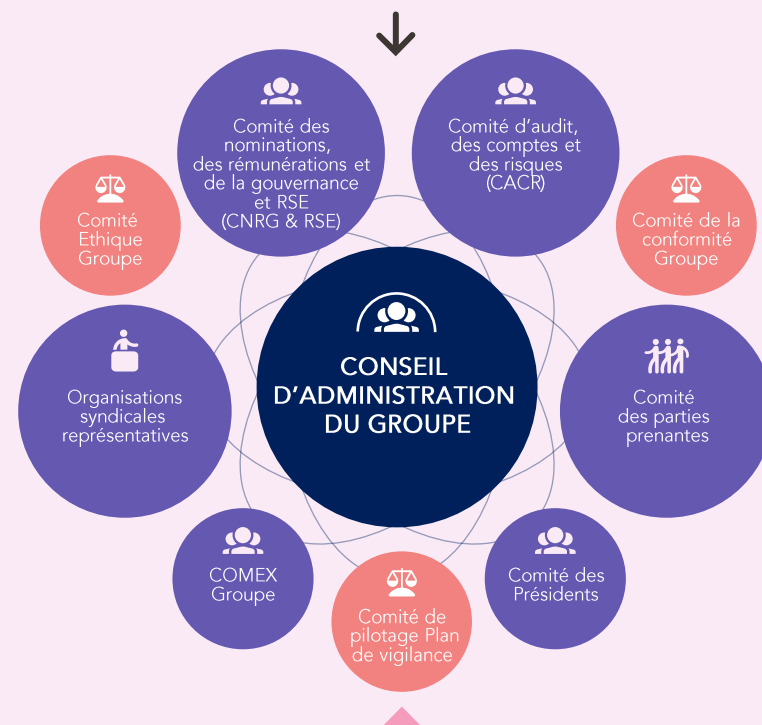
Rôle des directions d'appui dans le suivi du plan de vigilance

Certaines de ces directions fonctionnelles jouent un rôle prépondérant dans la mise en œuvre et le suivi de ces travaux. C'est le cas notamment des fonctions d'audit interne et de contrôle interne, de la direction de l'Éthique groupe (DEG) chargée d'administrer le dispositif d'alerte et de recueil des signalements, mais aussi des directions Juridique et de Conformité des sociétés du groupe.

Gouvernance spécifique du plan de vigilance

L'ensemble des travaux relatifs au plan de vigilance fait l'objet de revues régulières par les instances du conseil d'administration, le comité de la conformité et le comité éthique du Groupe.

Instances de gouvernance impliquées dans la supervision des travaux du plan de vigilance



DIRECTION DE L'ENGAGEMENT SOCIAL, TERRITORIAL ET ENVIRONNEMENTAL (DESTE),
PILOTE DU « PLAN DE VIGILANCE »



Information et consultation des parties prenantes

Information du comité des parties prenantes

Avec la réforme ferroviaire de 2020, la gouvernance du Groupe a intégré en 2021 un Comité des parties prenantes, en complément des instances de concertation déjà en place.

Comité consultatif, le Comité des parties prenantes (CPP) permet de renforcer le dialogue entre la SNCF et des représentants de la société française pour mieux répondre à leurs préoccupations.

Présidé par le PDG du Groupe, le CPP est composé de 16 membres désignés pour trois ans renouvelables. Il a vocation à être consulté et à être force de proposition sur les enjeux stratégiques prioritaires pour la SNCF tels que la sécurité, la qualité de service, la responsabilité sociale et environnementale, la performance extra-financière, l'aménagement et la cohésion des territoires ainsi que l'évolution des mobilités. Les travaux et recommandations du comité alimentent le conseil d'administration.

Information des organisations syndicales

Les travaux menés sur le plan de vigilance tout au long de l'exercice 2023 avec la contribution des sept sociétés du Groupe ont fait l'objet de plusieurs échanges avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise :

- Des réunions bilatérales organisées par la direction des Ressources humaines de la SNCF au mois de septembre, ainsi qu'une réunion du Comité de Groupe.
- Une présentation dans les comités d'entreprise européens (CEE) du groupe SNCF, et des CEE des sociétés Keolis et GEODIS.

Ces rencontres, organisées conjointement par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) et la direction de l'Éthique Groupe, sous l'égide de la direction des Ressources humaines permettent chaque année aux organisations syndicales de partager leur vision opérationnelle des risques, qui vient enrichir de manière substantielle les travaux d'élaboration du plan de vigilance. La pérennité de ces rendez-vous avec les organisations syndicales représentatives, réaffirmée en 2023 par le DRH de la SNCF, ancre le devoir de vigilance et la responsabilité sociale dans le dialogue social de l'entreprise, et participe de la performance du Groupe.

Précision

Les sociétés SNCF Réseau et Keolis animent à leur niveau leur propre comité des parties prenantes. SNCF Réseau, ainsi que les filiales de Keolis organisent localement le dialogue avec les représentants de leurs usagers, les collectivités locales et territoriales, les autorités organisatrices de mobilité.

Une version stabilisée du plan de vigilance a été communiquée aux organisations syndicales et au CPP en amont de l'approbation par le conseil d'administration, pour recueillir leurs observations avant publication.

”

En 2024, la structuration du dialogue avec les parties prenantes se poursuivra, avec la volonté d'une approche plus participative de l'élaboration du plan de vigilance.

”





03.

Cartographie des risques et actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves

Cartographie 2024 des risques d'atteintes graves

Évolution à la marge de la cartographie des risques en 2023

La revue d'actualisation 2023 de la cartographie des risques liés au devoir de vigilance réalisée en 2022 n'entraîne pas d'évolutions notables.

Toutefois, en 2023, le périmètre du risque de « surconsommation de la ressource en eau » (ENV2) est élargi pour prendre en compte l'ensemble des matières consommées par les activités industrielles de maintenance, les opérations de travaux BTP et de renouvellement des infrastructures. Ce risque porte ainsi le nouveau libellé « épuisement des ressources (eau, matières) ».

Travaux préparatoires à la CSRD

La relative stabilité de la cartographie des risques 2023 est par ailleurs confirmée par des travaux préparant l'entrée en vigueur de la directive européenne CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive). Ces ajustements, qui ont nécessité une actualisation importante du référentiel méthodologique de management des risques extra-financiers du Groupe, répondent au besoin de réaliser en 2024 une révision complète des risques et de l'évaluation de leurs impacts, sous le prisme de la double-matérialité.

Ces évolutions structurelles du management des risques du Groupe sont décrites en partie 4.2 du présent plan. Elles seront pleinement déployées en 2024 avec l'entrée en application de la directive CSRD, transposée en droit français par l'ordonnance n° 2023-1142 du 6 décembre 2023.

Précision

La cartographie des risques présentée à la page suivante classe les risques selon une criticité décroissante pour chacune des trois thématiques de la loi sur le devoir de vigilance.

Dans le plan de vigilance, la description des risques est, le cas échéant, illustrée par des focus sur des actions de prévention ou d'atténuation spécifiques à certaines sociétés du Groupe.

Cette partie 3 présente la cartographie des risques pour chacune des trois thématiques de la loi : points **3.1** Santé et sécurité des personnes, **3.2** Droits humains et libertés fondamentales, et **3.3** Environnement.

Pour chaque thématique sont présentés :



Préparation des Jeux de Paris 2024, un enjeu d'exemplarité pour la SNCF

Droits humains et enjeux éthiques

L'actualité met régulièrement en lumière certains risques liés à la préparation des Jeux de Paris 2024 : le recours à du travail illégal, du harcèlement, des allégations de « nettoyage social » sur des lieux de déploiement des jeux ou encore des affaires de corruption.

Afin de mettre sous contrôle ces risques, la SNCF, supporteur officiel des Jeux de Paris 2024, a mis en place, dès 2019, une direction de Programme chargée de la préparation et de l'encadrement éthique de l'évènement centré sur le management des risques. Plusieurs actions s'appuyant sur une analyse de risques spécifiques ont ainsi été définies. Elles se sont enrichies du retour d'expérience positif de la Coupe du Monde de Rugby de l'été 2023.

L'ensemble des risques identifiés sont déjà pris en compte et traités dans le cadre des activités normales de l'entreprise. Ils feront l'objet d'un niveau d'exigence et de vigilance renforcés durant les Jeux de Paris 2024.

Sensibilisation des salariés aux risques induits par l'évènement

Au sein de la SNCF, des actions de sensibilisation ont rappelé aux managers, salariés des fonctions concernées et volontaires les bons comportements éthiques à adopter, compte tenu des risques dans ce domaine et de leur retentissement possible dans les médias.

De surcroît, le recours à 10 000 volontaires en gare pour accueillir et orienter les voyageurs a fait l'objet de mesures d'encadrement spécifiques pour garantir le respect du droit du travail dans ces missions.

Vigilance renforcée dans cinq domaines majeurs

- Assurer l'accessibilité des services offerts dans le cadre de plans de transport robustes adaptés au contexte, en s'appuyant sur la sécurisation des ressources mobilisées pour les Jeux de Paris 2024.
- Assurer une sécurité sans faille tout au long du déroulement des Jeux, et être en capacité d'activer des dispositifs de gestion de crise adaptés au contexte, en se prémunissant notamment des incidents et des cyberattaques.
- Garantir un très haut niveau de qualité de service et des hospitalités en gare en veillant au respect et à la dignité des personnes (gestion des flux, insécurité en gare...), et en portant une attention prioritaire aux personnes ayant des besoins spécifiques.
- Prêter une attention particulière aux risques d'atteintes aux droits humains dans les chaînes d'approvisionnement et aux risques de corruption dans les relations avec les partenaires économiques.
- Veiller à la protection des données personnelles des volontaires SNCF (RGPD).
- Prévenir les risques environnementaux liés à une mauvaise gestion des déchets.

“ 4 500 trains supplémentaires assurés sur le réseau Transilien durant les Jeux de Paris 2024 ”



Précision

Un guide est mis à disposition du personnel SNCF volontaire pour renforcer le niveau de service attendu durant les jeux de Paris 2024. Il précise :

- Les principes et les missions (accueil, information, orientation des clients...).
- Les personnels éligibles et les conditions d'intervention (périodes, outils...).
- Les conditions d'engagement réciproques des salariés et managers de l'entreprise.
- Les impacts sur le temps de travail et la rémunération.
- Le suivi et l'accompagnement opérationnel des volontaires sur 40 000 plages d'intervention programmées.
- La liste des 62 gares d'accueil des volontaires.

Cartographie des risques d'atteintes graves

Réf.	Tendance 2023/22*	Risques d'atteintes graves selon une criticité décroissante	Activités concernées du Groupe
------	-------------------	---	--------------------------------

SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

SSP1	↗	Exposition des personnes aux risques climatiques	Transport de voyageurs et de marchandises – services logistiques Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP2	=	Accident grave d'exploitation	Transport de voyageurs et de marchandises
SSP3	=	Accident ou atteinte grave aux personnes dans les emprises ou dans les transports opérés par le Groupe	Gestion et exploitation des espaces de production et de services, sûreté
SSP4	↗	Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	↗	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Transport de voyageurs et de marchandises – Accueil, commercial, relation client, sûreté
SSP6c	↘	Crise sanitaire récurrente ou durable	Toutes activités

DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

DH1	↗	Risques psychosociaux	Activités industrielles et tertiaires
DH2	↗	Harcèlement sexuel & atteintes sexistes	Activités industrielles et tertiaires – Transport de voyageurs
DH3	↗	Atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement	Recours aux prestations de main d'œuvre ou aux services de commissionnaires de transport
DH4	↗	Fuite de données personnelles	Services aux clients, gestion salariés et relations fournisseurs

ENVIRONNEMENT

ENV1	↘	Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux	Activités industrielles d'exploitation, de maintenance ou de construction
ENV2	↘	Épuisement des ressources (eau, matières)	Activités de maintenance, travaux de BTP ou de renouvellement d'infrastructures
ENV3	↘	Surconsommation d'énergie et émissions de GES	Transport de voyageurs et de marchandises – Activités industrielles de maintenance ou de construction
ENV4	=	Atteinte à la biodiversité	Activités industrielles de maintenance ou de construction

* Les tendances 2023/2022 affichées dans ce tableau, reflètent des éléments de contexte analysés dans la suite de ce plan de vigilance. Elles n'amènent pas de changement dans la hiérarchisation des risques quant à leur criticité.

03.



Santé et sécurité des personnes

Politique sécurité et programme PRISME

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque
identifié



Politique de sécurité du Groupe et programme PRISME (1/4)

03. 

Santé et sécurité
des personnes

SSP2 SSP3 SSP4

Politique et doctrine générale de sécurité du Groupe

Le groupe SNCF garde à cœur d'assurer le plus haut niveau de sécurité de ses offres, qui est et doit rester l'atout premier du train et de tous les services de transport opérés par le Groupe.

Dans le transport ferroviaire, la sécurité est l'un des fondamentaux et une priorité absolue de la SNCF à l'égard de ses clients, salariés et prestataires. C'est un bien commun que l'entreprise a le devoir de préserver. La politique de sécurité pose ainsi les principes communs de la sécurité au sein de la SNCF, qui sont alors déclinés dans chaque entité et chaque filiale des cinq sociétés ferroviaires.

Ces fondamentaux sont également partagés par les sociétés Keolis et GEODIS.

Modernisation de la culture sécurité de la SNCF

C'est à partir de 2015, que la SNCF a remodelé en profondeur son « système de management de la sécurité » et ses pratiques à travers une nouvelle politique globale associée à un programme national de transformation baptisé « PRISME ».

À la convention sécurité SNCF de septembre 2022 à Lille, 700 managers et acteurs de la sécurité ont défini les nouvelles orientations de ce programme, sur la base des enseignements des huit premières années de PRISME.

À cette occasion, le PDG a impulsé un tournant dans la doctrine de sécurité de l'entreprise en donnant la priorité à la sécurité globale. L'objectif est de faire progresser de façon cohérente toutes « les sécurités » : sécurité de l'exploitation, sécurité et santé au travail, sécurité incendie, sécurité environnementale, sûreté et cybersécurité.

La politique de sécurité du Groupe, actualisée en 2023, se veut encore plus proche du terrain, au profit des entités opérationnelles, des sociétés et de tout le secteur ferroviaire. La version du 6 février signée par les cinq sociétés prévoit de rendre les salariés à la fois bénéficiaires et acteurs de la sécurité dans l'entreprise.

PRISME

”

[Les] engagements Sécurité de la SNCF, portés par le programme PRISME, traduisent l'ambition partagée avec l'AEF de promouvoir une culture de sécurité positive. Ils font partie intégrante de notre raison d'être...*

”

Source : Politique sécurité du Groupe
* Agence Européenne Ferroviaire

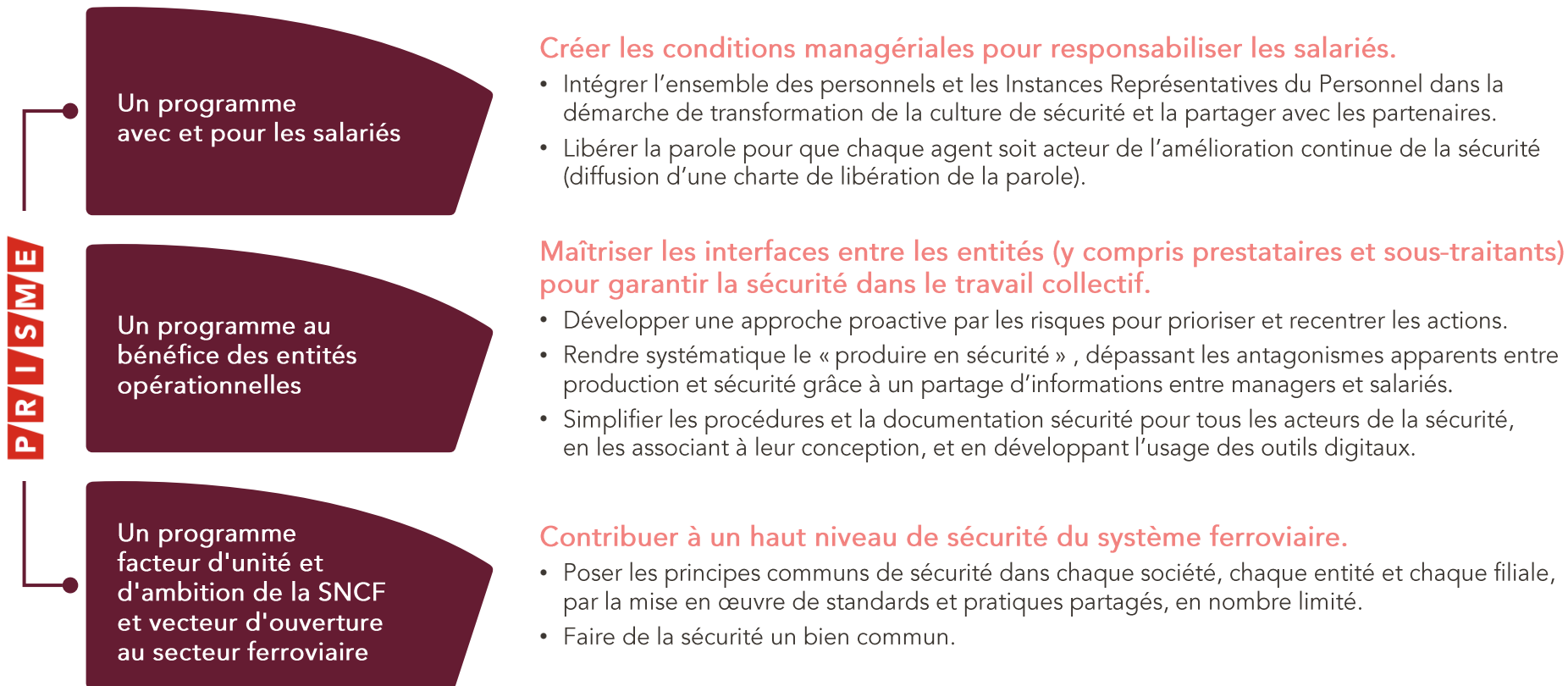


Politique de sécurité du Groupe et programme PRISME (2/4)

Orientations 2023-2025 : trois piliers déclinés en sept orientations

Pour cette nouvelle étape de PRISME, sont réaffirmés deux grands objectifs :

- Zéro mort chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.
- Un taux de fréquence de 11 à horizon 2026.



Objectif d'ici 2026

Ancrer une culture sécurité participative, proactive et intégrée.



Politique de sécurité du Groupe et programme PRISME (3/4)

13 rendez-vous territoriaux pour un 1^{er} bilan 2023

Conformément à l'engagement pris par le PDG, un point d'étape a été réalisé, un an après le lancement du programme PRISME 2023-2025. Tout au long du dernier trimestre 2023, treize « Rendez-Vous Sécurité Territoriaux » ont été organisés avec près de 3 000 managers opérationnels (directeurs d'établissement et d'unité opérationnelle, responsables de pôle Sécurité et leurs dirigeants de proximité).

Réalisés dans des formats à l'initiative des pilotes et organisateurs locaux, ces rendez-vous répartis sur tout le territoire avaient pour but :

- De poursuivre l'ancrage de PRISME au plus près du terrain.
- De partager les réalisations de l'ensemble des cinq sociétés à la maille régionale.
- De réfléchir collectivement aux défis locaux, par le biais notamment d'ateliers inter-sociétés dans certaines régions.

Prochains enjeux de ces rendez-vous Sécurité :

- Une capitalisation des outils conçus localement pour les mettre à disposition des entités opérationnelles.
- Un recueil partagé des différentes actions/démarches, pour enrichir les projets d'équipe et poursuivre la mise en œuvre opérationnelle de PRISME.
- Une participation accrue des représentants sécurité dans les travaux du secteur ferroviaire.



Politique SST 2024 dans le sillage de la politique 2023

Les orientations 2024 gardent pour fondation les neuf principes généraux de prévention (art. L.4121-2 du Code du travail) et le programme PRISME, visant à assurer l'ancrage de la culture sécurité au plus près du terrain. Elles contribuent à l'élaboration des feuilles de route des sociétés et alimentent les actions des entités dans le cadre du projet d'entreprise « Tous SNCF ».

En application des principes généraux de prévention, les actions prioritaires sont celles qui consistent à éviter le risque, par la suppression soit du danger, soit de l'exposition à celui-ci. Cette prévention primaire doit continuer à orienter les actions de la SNCF et contribuer à réduire durablement l'accidentologie au travail. Cette attitude proactive s'appuie sur la bonne connaissance et l'analyse des risques :

- Soit au travers de l'accidentologie et de retours d'expériences.
- Soit grâce à l'identification des précurseurs par la remontée des situations dangereuses et des Quasi-Accidents (QAT), qui s'est généralisée à l'ensemble des sociétés de la SNCF en 2023.

Politique de sécurité du Groupe et programme PRISME (4/4)

Nouvelle échelle de gravité à la SNCF

Depuis janvier 2023, la SNCF a adopté la métrique commune française et européenne d'évaluation de la gravité des événements de sécurité définie par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en 2016, en conformité avec la directive européenne (UE) 2016/798 relative à la sécurité ferroviaire. Objectif : favoriser les comparaisons avec l'ensemble des exploitants ferroviaires et promouvoir une vision commune de la sécurité, dans un esprit de coopération et d'ouverture. Cette décision a été prise en cohérence avec sa nouvelle politique de sécurité ferroviaire et sa volonté d'y associer toutes ses parties prenantes.

Un suivi d'événements dits « à haut potentiel »

La nouvelle classification entraîne ainsi une rupture méthodologique dans les statistiques de suivi des événements de sécurité. Pour faciliter les recoupements avec les séries historiques, et en accord avec l'EPSF, la SNCF a défini deux sur-catégories d'événements dits « à haut potentiel » :

- **Les EHPG (Événement à Haut Potentiel de Gravité)**
n'ayant pas eu de conséquence grave ou significative, du fait de circonstances favorables, qui font l'objet d'une analyse locale.
- **Les EHPA (Événement à Haut Potentiel d'Apprentissage)** révélant de potentielles améliorations système, de par leur caractère inhabituel ou leur complexité, qui font l'objet d'une analyse au niveau national.

Les indicateurs sécurité du présent plan de vigilance (partie 6 en fin de ce plan) sont présentés selon cette nouvelle classification.



Échelle de gravité de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)



Politique de sécurité du Groupe : les sociétés GEODIS / Keolis



La sécurité est une des sept règles d'or de Geodis

GEODIS applique une approche systémique à la gestion des aspects Santé, Sûreté et Sécurité de ses opérations. Structurée en plusieurs axes de progrès, la politique est signée par les membres du Comité exécutif. Elle est déployée dans chaque entité selon un principe de subsidiarité. Chaque métier et chaque région s'approprie les orientations données par le corporate et développe ses propres programmes et actions, adaptés à son contexte et à ses besoins spécifiques. Un partage d'expériences permet aux filiales et entités locales de bénéficier des meilleures pratiques.

Le fort engagement de la société et de ses collaborateurs, et la pertinence des actions mises en œuvre se traduisent dans les résultats : à fin 2023, le taux de fréquence des accidents de la société est en forte diminution (- 18 %) sur les trois dernières années.

En savoir plus : geodis.com/fr/groupe/rse



Cadre harmonisé des pratiques et certification

La politique sécurité de Keolis couvre aussi bien la santé et sécurité au travail que la sécurité d'exploitation. Communiquée et déclinée dans toutes les entités, en France comme à l'international, elle implique tous les acteurs de la santé et de la sécurité, en précisant la vision, les responsabilités et les engagements en la matière pour l'ensemble de ses activités dans le monde. La sécurité de ses collaborateurs et de ses clients est inscrite comme le premier fondamental et la priorité de Keolis.

Keolis est engagée dans une trajectoire de certification ISO 45001 relative à la santé et sécurité au travail de ses activités.

Objectif : 38% de l'effectif salarié France et international couvert d'ici 2025. En 2023, plusieurs nouvelles filiales ont obtenu la certification, comme la filiale australienne Keolis Downer (réseau RER d'Adelaïde).

Cette trajectoire fait suite aux actions engagées en 2022 pour établir un cadre harmonisé des pratiques et de l'organisation de chaque filiale, formalisé dans un référentiel unique de management de la sécurité.

En savoir plus : keolis.com/pour-garantir-la-surete-et-la-securite-de-nos-collaborateurs-et-de-nos-passagers



Synthèse des risques d'atteintes graves à la santé et la sécurité des personnes (1/3)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP1 EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	<ul style="list-style-type: none"> Exposition des clients, salariés et prestataires à des événements climatiques extrêmes impactant les gares ou les services de transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté de mise en œuvre de trajectoires d'adaptation au changement climatique. Faible résilience des infrastructures, gares et matériel roulants. 	<ul style="list-style-type: none"> Impacts directs sur le fonctionnement des modes de transports exploités par le Groupe. Conditions de voyage dégradées pour les clients. Conditions de travail dégradées pour les salariés. 	<ul style="list-style-type: none"> Gouvernance spécifique par un Comité stratégique « Adaptation au changement climatique » (CSACC), institué fin 2021 au sein du Comité des présidents. Programmes d'amélioration de la résilience des installations, infrastructures et matériels roulants exploités par le Groupe. Adaptation des pratiques ou gestes métiers, et des équipements de travail mis à disposition des salariés. Adaptation des dispositifs de gestion de crise pour améliorer la prise en charge des clients dans des conditions de transport dégradées.
SSP2 ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	<ul style="list-style-type: none"> Accident grave d'exploitation touchant les transports de voyageurs ou de marchandises. 	<ul style="list-style-type: none"> Défaillance technique, humaine ou organisationnelle, ou événement exogène au système ferroviaire affectant la sécurité des circulations. Non-respect des règles de sécurité par les usagers de la route empruntant les passages à niveau. 	<ul style="list-style-type: none"> Blessés graves ou décès. Perte de confinement de matières dangereuses transportées. 	<ul style="list-style-type: none"> Certificat sécurité des sociétés exploitantes. Politiques, programmes et plans d'actions sécurité déclinés dans toutes les sociétés du Groupe. Politique de gestion des passages à niveau sur deux volets : suppressions en concertation avec les collectivités territoriales et multiplication d'aménagements visant à réduire les risques identifiés (via des diagnostics routiers notamment). Normes de maintenance spécifiques des voies de circulation des trains de matières dangereuses. Traçage des transports de marchandises en ligne et adaptations locales d'exploitation. Formation des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
SSP3 ACCIDENTS OU ATTEINTES GRAVES AUX PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS OPÉRÉS PAR LE GROUPE	<ul style="list-style-type: none"> Heurt par un véhicule en circulation (train, bus, métros ou tramways). Électrisation d'une personne (client, migrant...). Trafic illicite de migrants à l'insu d'une filiale opérant dans le transport et la logistique de marchandises. Agression de clients ou atteinte des personnels en contact avec le public. 	<ul style="list-style-type: none"> Intrusion de personnes non autorisées dans les emprises (ferroviaires, métros...). Méconnaissance des risques ou non-observation des consignes de sécurité données par l'entreprise pour l'usage normal des services de transport. Défaillance dans la sécurisation d'un site ferroviaire (sûreté, contrôle des accès...). Accroissement de la délinquance et de la fraude dans des zones sensibles. 	<ul style="list-style-type: none"> Blessés graves ou décès. Choc psychologique des personnes témoins d'un accident. Atteintes à l'intégrité et à la santé psychologique des personnes. 	<ul style="list-style-type: none"> Dispositifs de sécurisation des accès aux sites de production. Signalétique et annonces sonores de danger aux usagers, notamment en mode d'exploitation dégradé ou en situation de crise. Campagnes d'information, de sensibilisation et de prévention auprès des clients et des scolaires. Sécurisation des transports de marchandises. Formation et équipement des agents de la Sûreté ferroviaire (caméras piétons), des personnels commerciaux et de services aux voyageurs. Vidéoprotection des gares, bus, tramways et numéros et bornes d'alerte pour voyageurs.

Synthèse des risques d'atteintes graves à la santé et la sécurité des personnes (2/3)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP4 ACCIDENT DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIES OU PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES	<ul style="list-style-type: none"> Accidents de manutention de charges, dans le cadre d'opérations de maintenance des infrastructures ou des matériels roulants. Accidents routiers et ferroviaires liés aux activités commerciales de transporteur, ou à l'utilisation de véhicules de service. Accident sur un chantier de maintenance ou de régénération des infrastructures ferroviaires, ou sur un chantier BTP de rénovation de gare. Exposition accidentelle à des produits chimiques ou à l'amiante dans le cadre d'opérations de maintenance des voies, du matériel roulant, de bâtiments, d'exploitation ou de démantèlement du matériel roulant. Accident dans un atelier de maintenance (électrification...). 	<ul style="list-style-type: none"> Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d'intervention sur un chantier. Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de co-activité sur un site SNCF. Organisation du travail inadaptée du fait d'inspections communes préalables (ICP) et plans de prévention incomplets ou mal appliqués. Conditions d'intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...). Dégradation non détectée d'éléments constitutifs d'un bâtiment exploité. 	<ul style="list-style-type: none"> Blessures graves ou décès, touchant un salarié de la SNCF ou d'un prestataire. Exposition de salariés ou prestataires, occasionnant blessures, incapacités ou décès, ou maladie professionnelle invalidante. 	<ul style="list-style-type: none"> Politique sécurité du Groupe. Audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats. Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001). Certification des sites industriels et de maintenance et de certaines activités d'exploitation. Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale (contrôles de niveau 1 et 2). Déploiement généralisé de l'usage du savoir voir/savoir-dire. Renforcement des dispositifs et outils d'évaluation des risques. Formation des salariés à l'analyse de risques et à la rédaction des plans de prévention. Veille managériale sur la mise en œuvre effective des mesures prévues par les plans de prévention. Mise en œuvre de plans d'actions pour faire progresser la sécurité des salariés des entreprises partenaires, et plus largement la sécurité des opérations effectuées par les sous-traitants. Formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des salariés, revues de processus, etc. Programme de réduction du patrimoine amianté.

Synthèse des risques d'atteintes graves à la santé et la sécurité des personnes (3/3)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<div>SSP1</div> <div>TERRORISME</div>	<ul style="list-style-type: none"> Acte terroriste touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par le Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> Contournement de la sécurisation des accès ou des systèmes d'information (cyber-attaque). Dégradation volontaire, vol de matériaux ou de composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter l'exploitation transports opérés par le Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> Blessés graves ou décès. Atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients. 	<ul style="list-style-type: none"> Engagement de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sécurité des voyageurs sur les territoires desservis par le Groupe. Adaptation en continu aux menaces liées à la cybersécurité.
<div>SSP3</div> <div> <div>CRISE SANITAIRE DURABLE OU RÉCURRENTÉ</div> <div>(pandémie COVID-19)</div> </div>	<ul style="list-style-type: none"> Résurgence de la maladie liée à l'émergence de nouveaux variants échappant à l'immunité vaccinale. 	<ul style="list-style-type: none"> Difficulté d'application des protocoles sanitaires ou non-respect des mesures édictées par les autorités sanitaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Renforcement des mesures sanitaires dans les transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Capacité de réactivation rapide de la mise en œuvre et du suivi des protocoles renforcés établis pour gérer la crise COVID-19.

Exposition des personnes aux risques climatiques (1/2)

Développer la résilience face aux nouvelles situations de risques

L'accentuation et l'accélération des effets du changement climatique ont des conséquences physiques, et économiques importantes sur les personnes et sur les activités du groupe SNCF. La récurrence accrue d'événements météorologiques intenses, en France comme à l'étranger (précipitations, sécheresse, tempêtes, vagues de chaleurs intenses...) entraîne des dégradations des actifs, altère le fonctionnement des infrastructures, des gares, des ateliers et des matériels roulants. Les impacts sont croissants sur la continuité de service, la sécurité des biens et des personnes et les conditions de travail des salariés.

Matérialité d'impact la plus élevée pour le Groupe

En 2023, les activités de l'entreprise ont de nouveau été affectées par des phénomènes climatiques d'ampleur notamment en France : épisodes de sécheresse en été comme en hiver, feux prématurés dans les Pyrénées, inondations en Hauts-de-France et Alpes Maritimes, tempêtes récurrentes dans l'ouest...) et à l'étranger : tornades, inondations.

- **Pour les clients**, ces événements occasionnent des dégradations des conditions de voyage (retards, arrêts des circulations, désagrément et inconfort). Concernant le ferroviaire, trois lignes ont été coupées durant plusieurs semaines dans le Pas-de-Calais, et la reprise de

la circulation normale sur la ligne Paris-Milan n'est pas prévue avant l'automne 2024...

- **Pour les salariés**, les aléas climatiques se traduisent par une gestion de crise quasi quotidienne à certaines périodes de l'année, avec des adaptations des horaires de travail, une augmentation des heures d'astreinte et des conditions de travail dégradées.

Dès les premiers travaux du plan de vigilance, l'exposition des personnes au changement climatique apparaissait comme le risque le plus critique. Les premières analyses de double matérialité menées dans le cadre des travaux préparatoires à la CSRD confortent ce diagnostic.

Gouvernance renforcée

Sur la base de nombreux travaux réalisés depuis 2015 par différentes entités de l'entreprise, le Groupe s'est engagé en 2021 à élaborer un plan d'adaptation de ses activités au changement climatique. C'est l'un des six axes de la stratégie RSE 2020-2030 approuvée par le conseil d'administration de la SNCF le 23 juin 2021.

Ce plan d'adaptation est mis en œuvre par les sept sociétés du Groupe sous l'égide du Comité stratégique « Adaptation au changement climatique » (CSACC). Institué fin 2021 au sein du Comité des présidents, il est complémentaire au Comité stratégique « Énergie-Carbone » déjà existant sur le volet atténuation. En 2024, l'atténuation et l'adaptation au changement climatique seront réunis dans un même comité Stratégique Climat bi annuel. Un Comité de pilotage trimestriel

« Risques Climat » au niveau Groupe, piloté par la DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté) et la DESTE (direction de l'Engagement social, territorial et environnemental) vient renforcer cette gouvernance dans une perspective opérationnelle de la gestion des risques.

Prise en compte d'impératifs externes en matière d'adaptation

En complément de son action, la SNCF participe à l'élaboration du troisième Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC 3 pour la période 2024-2029), en cours de construction par le ministère de la Transition écologique.

Par ailleurs, un contrôle de la cour des comptes sur les périmètres de SNCF Réseau et de Gares & Connexions s'est déroulé en 2023. Il vise à éclairer la connaissance des impacts des phénomènes climatiques sur les infrastructures, la capacité de résilience et les coûts associés. Les conclusions de la Cour seront connues courant 2024.



700 sinistres 
événements naturels

en moyenne par an
(périmètre des cinq sociétés ferroviaires)



Exposition des personnes aux risques climatiques (2/2)

Actions engagées par le Groupe en 2023

En 2023, les travaux menés sous l'égide du CSACC se sont poursuivis sur la base du plan d'actions en cinq grands volets, défini en 2022 :

- **Le choix des scénarios du GIEC SSP2-4.5 et SSP5-8.5**, comme références communes à toutes les sociétés du Groupe dans la perspective d'élaborer de premières trajectoires d'adaptation au changement climatique.
- **Le lancement d'analyses de vulnérabilité** par toutes les sociétés du Groupe, accompagnées de prestataires compétents en la matière, avec une première approche large des conséquences du climat actuel et futur sur leurs actifs. Ces analyses, dont certaines sont déjà achevées, se poursuivront dans un second temps par des études plus ciblées sur des sites à forts enjeux au regard de l'évolution du climat.
- **L'organisation d'actions de sensibilisation et de formation** des salariés et équipes dédiées, permettant de développer les expertises.
- **L'identification des évolutions d'organisation de l'exploitation** permettant de maintenir la continuité de service : structures dédiées, bonnes pratiques, etc. en limitant les impacts pour les tiers et pour l'entreprise.
- **La réalisation d'analyses comparatives** au sein de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) pour partager les pratiques d'autres opérateurs confrontés des conditions extrêmes.

Volet humain de l'adaptation au changement climatique : axe de travail prioritaire pour 2024

Depuis 2015, de nombreux travaux réalisés par différentes entités du Groupe ont déjà permis de faire évoluer certaines pratiques ou gestes métiers en vue d'atténuer les effets du changement climatique : équipes de maintenance renforcées en périodes sensibles, vérification préventive des matériels, tournées chaleur...

Pour structurer davantage ses actions, la SNCF a mis en place en octobre 2023 un groupe de travail « Impacts Humains », copiloté par la DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté) et la direction des Ressources humaines, avec pour missions :

- D'évaluer les impacts sur la santé et la sécurité au travail (SST) des salariés du Groupe, pour identifier l'apparition de nouveaux risques professionnels liés à la dégradation des conditions de travail : altération de la fiabilité des dispositifs techniques, relations de travail plus difficiles, accroissement de la pénibilité, variabilité de l'exposition des salariés selon leur métier, leur âge, ou la zone géographique dans laquelle ils travaillent.
- D'anticiper les évolutions du contexte juridique, encore peu contraignant, mais qui pourrait bientôt obliger les entreprises à intégrer les risques liés au climat dans les documents uniques d'évaluation des risques professionnels (DUERP), notamment en cas de fortes chaleurs.

Un axe de travail en trois volets

Pour prioriser les principaux impacts sur les salariés, recenser les principales familles de métiers concernées, les zones géographiques à risques et établir une première cartographie des risques SST, il est nécessaire de :

- Faire évoluer les conditions de travail avec des mesures concrètes, en anticipant les impacts climat sur les organisations de travail, et l'évolution du cadre juridique.
- Mobiliser tous les acteurs concernés par des actions de communication, de sensibilisation et de formation.
- Partager les bonnes pratiques et initiatives, et en tirer des préconisations.



SNCF Voyageurs prend plusieurs mesures pour adapter les conditions de travail et de sécurité de ses salariés :

test de tenues et équipements de protection adaptés aux fortes chaleurs, réagencement des plannings de travail, ombrières pour protéger les salariés et éviter la surchauffe des rames, revêtements réfléchissants innovants sur les bâtiments et les trains...



Accidents ou atteintes graves aux personnes dans les emprises ou dans les transports

Campagnes de prévention régulières

Presque chaque semaine en France, un accident mortel a pour origine un comportement à risque aux passages à niveau (PN), en gare, ou à proximité des voies ferrées.

Seules les gares sont normalement accessibles au grand public et les usagers peuvent y circuler librement, dans le respect des règles de sécurité. Le reste des infrastructures ferroviaires est privé. Or, la plupart des accidents recensés annuellement sont liés à des intrusions sur les voies ferrées, ponts, tunnels, bâtiments tertiaires et sites techniques de la SNCF et leurs abords.

Ce sont en moyenne 100 collisions aux passages à niveau et 10 000 intrusions qui sont recensées chaque année.

Pour réduire le nombre d'accidents, des campagnes de prévention sont régulièrement organisées par SNCF Gares & Connexions, en collaboration avec SNCF Réseau. Relayées notamment sur les réseaux sociaux, ces campagnes rappellent les règles de sécurité et les bons comportements aux publics les plus exposés sur le domaine ferroviaire français : les jeunes et les populations déplacées.

Actions envers les jeunes...

Depuis plus de 20 ans, plusieurs centaines de salariés SNCF interviennent en classe pour des actions de sensibilisation auprès des jeunes, du CM1 à la Terminale, et une convention de partenariat avec l'Éducation nationale est en place depuis 2006.



Plus de 3 millions d'élèves sensibilisés depuis 2006.



...et les populations déplacées

La gestion globale des flux de populations qui fuient leur pays d'origine relève des services de l'État. Cependant, la SNCF se doit de protéger ces personnes des accidents graves pouvant survenir aux abords ou sur les voies ferrées. Pour cela, la Sûreté ferroviaire mène avec les autorités des actions spécifiques auprès des migrants pour les accompagner dans leurs mouvements dans les transports ou autres domaines ferroviaires.

Amélioration de la signalétique sonore et visuelle

Des dispositifs complémentaires ont été déployés :

- 100% des Traversées des Voies par le Public (TVP) avec pictogrammes lumineux ont été équipés d'une nouvelle signalétique.
- Des expérimentations sont menées sur les passages à niveaux.

Accidentologie
sur le domaine
ferroviaire



2021

19
accidents mortels
(dont 1 par électrocution)

25
blessés graves
(dont 5 par électrisation)

2022

43
accidents mortels
(dont 2 par électrocution)

25
blessés graves
(dont 10 par électrisation)

2023

39
accidents mortels
(dont 3 par électrocution)

19
blessés graves
(dont 5 par électrisation)



À noter en 2023

Une hausse de l'accidentalité aux PN, impliquant essentiellement les véhicules légers, mais compensée par une tendance de long terme de diminution de la gravité, en raison d'un réflexe accru d'abandon du véhicule.



Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (1/5)

Contexte de co-activité préoccupant à la SNCF

L'année 2023 a été marquée par six accidents du travail mortels dont cinq ont touché des salariés des entreprises partenaires de la SNCF sur des chantiers de BTP et d'infrastructure. L'accidentologie du travail au sein de la SNCF (périmètre ferroviaire) est par ailleurs marquée par des évolutions contrastées en fréquence et en gravité. En effet, le nombre d'accidents diminue de manière régulière depuis plusieurs années pour les salariés de la SNCF, mais la gravité reste à un niveau élevé.

Prenant toute la mesure de cette conjoncture, la SNCF a décidé de redoubler de ténacité dans le maintien de son objectif de zéro mort et zéro blessé grave. C'est pourquoi elle a engagé, avec l'ensemble de ses fournisseurs et prestataires, un plan d'action d'envergure axé sur une approche systémique des questions de sécurité au travail.

Précision

Un Comité International d'Experts Sécurité a été missionné par la SNCF sur l'exercice en sécurité de la sous-traitance et de la co-activité. Dans ce cadre il doit l'aider à faire progresser la sécurité des salariés des entreprises partenaires lors des opérations réalisées en sous-traitance ou en co-activité. Un rapport, attendu pour début 2024, débouchera un plan d'actions piloté par la DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté).

Démarche d'engagement réciproque entre la SNCF et ses prestataires

- Pour la SNCF, il s'agit de faire preuve d'une exigence accrue, mais aussi d'un accompagnement plus poussé dans la relation avec ses fournisseurs : de la négociation à la conclusion des contrats et la passation des marchés (renforcement des clauses sécurité), en passant par l'étude et la préparation des chantiers jusqu'à la mise en œuvre des mesures de protection du ressort de la SNCF.
- Pour les fournisseurs, il s'agit de veiller de près à la sécurité de leurs salariés et d'alerter au plus tôt le donneur d'ordre SNCF sur les problèmes de sécurité qu'ils peuvent rencontrer, dans un esprit de transparence et une parole libre.

En complément des orientations annoncées, la direction de la Sécurité et la direction des Achats de la SNCF prévoient d'organiser en 2024, un échange avec SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les trois grandes fédérations professionnelles dont dépendent leurs entreprises prestataires (SETVF, OPPBTP, SERCE*).

Objectif : réaliser des tournées communes entre le donneur d'ordre SNCF et des responsables d'entreprises prestataires sur des chantiers concernés par l'un des **trois grands risques majeurs liés aux activités de maintenance ou de travaux ferroviaires** : heurt par circulation, risque d'électrification et heurt par les engins de chantiers.

L'ensemble de ces mesures, reprises dans un plan d'action, ont été présentées à près de 800 fournisseurs et prestataires à l'occasion d'un webinaire organisé par la SNCF le 8 novembre 2023.

2023 : premier plan d'action autour de six chantiers prioritaires

- **Contractuel** : ajout de critères liés à la sécurité et de clauses SECUFER dans les appels d'offres, homogénéisation des clauses de sécurité.
- **Réglementaire** : rappel des fondamentaux de la co-activité, mise en qualité des textes internes...
- **Outils** : amélioration de l'outil DIGIPREV pour établir les plans de prévention.
- **Suivi** : connaissance et maîtrise des niveaux de sous-traitance, consolidation du taux de fréquence des entreprises partenaires avec celui des sociétés SNCF...
- **RH** : formations, gestion de la charge de travail impliquée par le plan d'action.
- **Communication** : partage des travaux du comité de coordination co-activité.

Ce plan d'action est conduit sous pilotage de la DRASS, avec l'ensemble des parties prenantes, en particulier les cinq sociétés ferroviaires et la direction des Achats. Il sera enrichi par les recommandations du rapport rendu par le comité des experts internationaux.



Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (2/5)

Mission SNCF Réseau : « Nos vies, notre priorité »

Depuis 2015, SNCF Réseau s'est engagée dans une transformation de la culture et du management de la sécurité pour créer une dynamique de progrès continue en matière de sécurité à travers le programme PRISME.

Si des progrès ont été constatés, les accidents tragiques survenus sur ses chantiers entre novembre 2022 et juillet 2023 sont incompatibles avec l'exigence d'un haut niveau de sécurité que porte SNCF Réseau.

Actions ciblées pour sécuriser les salariés

C'est pourquoi le président-directeur général et le directeur général adjoint Sécurité de SNCF Réseau ont nommé une mission baptisée « Nos vies, notre priorité », s'adressant tant aux salariés de SNCF Réseau qu'à ceux de ses entreprises partenaires.

Objectif : mettre en œuvre des actions ciblées et à fort impact afin de réduire drastiquement les accidents graves et mortels. Cette mission pilotée par le COMEX de SNCF Réseau s'est basée sur :

- L'analyse de l'ensemble des accidents mortels qui se sont produits depuis 2016 et des « Événements à Haut Potentiel de Gravité » (cf. définition page 21) de 2023 concernant les risques de heurt par un train, heurt par un engin de travaux, électrocution.
- La mise en œuvre d'exigences pour sécuriser les salariés de la SNCF et ceux de ses partenaires.
- Le recours aux meilleures pratiques éprouvées pour obtenir des résultats rapides.

S'appuyer sur les remontées du terrain...

La mission « Nos vies, notre priorité » s'est notamment appuyée sur les résultats d'une enquête en ligne, conduite en novembre 2023 auprès des opérateurs, des managers opérationnels et des entreprises partenaires de SNCF Réseau.

L'objectif de cette enquête visait à connaître la perception des risques d'accidents graves, l'efficacité perçue des « Règles Qui Sauvent » et des standards de prévention, pour faire remonter des propositions d'améliorations.

L'analyse des 16 000 réponses reçues (13 000 de SNCF Réseau et 3 000 d'entreprises partenaires) montre que, si un tiers des répondants a conscience de sa propre exposition au danger, une même proportion pense en revanche que les autres intervenants sur les chantiers n'ont pas la même conscience de la gravité des risques. Un tiers encore, a le sentiment que les nouveaux employés ne sont pas suffisamment accompagnés pour travailler en sécurité. Et ils sont également un sur trois à déclarer ne pas toujours respecter les « Règles Qui Sauvent ».

Près de 40% justifient la non-application des règles par leur caractère non applicable, et 35% invoquent une pression de la production et de l'avancement du chantier, incompatible avec leur bonne application.

...et mobiliser des savoir-faire reconnus dans le monde de la sécurité

En septembre 2023, SNCF Réseau a réuni un groupe de travail, associant trois dirigeants du monde industriel et des cadres du gestionnaire du réseau ferré britannique NetworkRail, des représentants de grandes entreprises partenaires, et des fédérations professionnelles du secteur (OPPBTP, SETVF, SERCE, SYNTEC Ingénierie...). Les conclusions de ce groupe de travail viendront enrichir le plan d'action de SNCF Réseau visant à faire progresser la sécurité des salariés de ses entreprises partenaires sur ses chantiers.

Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (suite)

Application du décret SECUFER

Dans le cadre de l'application du décret SECUFER (voir ci-contre), SNCF Réseau a achevé mi-2023 la mise à jour de sa prescription en matière de sécurité du personnel, concernant le risque électrique et le risque de heurt par circulation ferroviaire. Ces textes sont opposables à toute entreprise partenaire intervenant sur le réseau ferré national. L'État n'ayant pas publié l'arrêté de mise en application du décret, SNCF Réseau a fixé, en concertation avec ses partenaires industriels, des dates de mise en application de ces nouvelles règles :

- Risque de heurt par circulation : application par SNCF Réseau depuis le 1^{er} avril 2023 et par les partenaires à compter du 1^{er} avril 2024.
- Risque électrique : application par SNCF Réseau et ses partenaires à compter du 1^{er} octobre 2024.



La SNCF entend mettre tout en œuvre pour que la sécurité soit pleinement assurée sur les chantiers dont elle est maître de d'ouvrage.

Décret SECUFER (n° 2017-694 du 2 mai 2017)

Ce décret fait application, au milieu ferroviaire, des principes de prévention définis par le Code du travail (art. L. 4121-1 et L. 4121-2). Il recentre la prévention des risques sur chaque employeur et rééquilibre les obligations incombant aux employeurs et aux gestionnaires d'infrastructure. Les principales mesures du décret mettent en évidence les obligations de l'employeur vis-à-vis de la prévention des risques de heurt et des risques électriques ferroviaires auxquels ses salariés peuvent être exposés :



Évaluer les risques

liés aux circulations ferroviaires, déplacements des travailleurs, pour tout travail sur ou à proximité des voies, avant intervention sur véhicules, préparation des trains...

Fixer les mesures de prévention et définir les règles d'organisation et de gestion des travaux.



Informers les travailleurs

des conditions d'accès aux emprises et les modalités de déplacements, des limites des zones à risques et des règles à respecter dans ces zones.



Assurer la formation et veiller au respect des mesures de prévention fixées.

Gérer les habilitations (ex. : habilitation électrique ferroviaire) et remettre à chaque salarié autorisé ou habilité les prescriptions écrites relatives aux installations ou équipements électriques.



Délivrer les autorisations écrites d'accès aux emprises ferroviaires vérification des connaissances nécessaires à l'issue d'une formation théorique et pratique adéquate.

Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (3/5)



Amélioration des indicateurs de santé sécurité

Pour Gares & Connexions, les résultats sont en amélioration par rapport aux objectifs, avec un taux de fréquence des accidents du travail d'environ 6,8 à fin novembre 2023. Cela s'inscrit dans une tendance forte de diminution de ce taux, - 30% depuis la création de la société en 2020, grâce à la pleine mise en œuvre du programme PRISME.

Pour 2024, SNCF Gares & Connexions continuera à former (formation savoir voir/savoir dire) ses opérationnels qui sont en prise au quotidien avec les situations de travail sur le terrain, dans une volonté de détecter les écarts avant la survenance de l'accident.



Un corpus de prescriptions sur le modèle des « Règles Qui Sauvent » sera notamment élaboré pour prévenir les risques d'accidents ou d'incidents liés à l'utilisation des engins de chantier, pour lesquels plusieurs signaux faibles incitent à une vigilance accrue.

La convention signée avec l'OPPBTP en 2023 et le travail commun avec la direction des Achats permettent de partager les mesures de prévention au regard des interventions et de la nature des chantiers.

Programme global de prévention des risques professionnels

Un programme baptisé ROADCARE, est déployé au sein du métier European Road Network. Le but est d'harmoniser l'approche sur l'ensemble du réseau et de mettre à profit les retours d'expérience des équipes de terrain.

En 2023, un nouvel outil informatique embarqué a permis d'apprécier la performance de conduite des conducteurs.

Cette évaluation est basée sur des indicateurs provenant directement du véhicule, affinés selon le profil de la route et du trafic.



Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (4/5)

Amiante : un programme prioritaire pour toute la SNCF

L'amiante fait partie des risques sanitaires majeurs pour les cinq sociétés ferroviaires, qui ont fait le choix de se doter d'une politique de prévention commune.

La DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté), garante de l'ambition de sécurité, pilote le plan d'action stratégique « Risque Amiante » et la coordination des sociétés au sein d'un Comité de pilotage présidé par un membre du comité exécutif. Le département SST de la DRASS assure le suivi de la mise en œuvre concrète des actions.

Des plans d'action spécifiques...

Chacune des cinq sociétés ferroviaires a décliné ces enjeux dans un plan d'action spécifique à son périmètre et ses activités et veille à sa mise en œuvre grâce à un réseau de référents et de correspondants en établissements.

- **La direction de l'Immobilier** a défini un schéma directeur pluriannuel des travaux de désamiantage au sein de chaque territoire. Par ailleurs, le déploiement d'un nouvel outil de gestion du risque Amiante a débuté fin 2023.
- **La société Gares & Connexions** travaille sur un plan pluriannuel de désamiantage afin de supprimer le risque. Dans cette perspective, la complétude et la mise à jour des Dossiers Techniques Amiante (DTA) reste un axe fort

de prévention du risque sur sa dimension bâtementaire. D'ores et déjà, deux actions sont systématiquement menées pour que les salariés ne soient plus exposés au risque :

- Le recensement et l'identification des matériaux amiantés, préalablement à chaque intervention.
- La mise en œuvre d'un protocole d'intervention par les entreprises spécialisées et habilitées.

- **L'activité Matériel de SNCF Voyageurs** a défini un plan stratégique à horizon 2028 pour le démantèlement du matériel radié. En parallèle, des pièces amiantées sont éradiquées à l'occasion des opérations de maintenance. À fin 2023, ce seront plus de 1 000 matériels (locomotives, voitures...) qui auront été désamiantés.

- **Chez SNCF Réseau**, le travail d'identification et de suppression des références amiantées dans les réserves se poursuit.

...pilotes au sein d'un plan d'action stratégique global

La maîtrise opérationnelle du risque amiante reste toutefois complexe en raison de la diversité du patrimoine historique tertiaire et industriel de l'entreprise. Elle requiert des investissements conséquents. Le plan d'action Groupe, suivi par les Présidents des cinq sociétés ferroviaires, veille à la mise en œuvre efficace des plans d'action au sein de chaque entité, en s'assurant :

- Du bon dimensionnement des stratégies de désamiantage.
- De la prise en compte des analyses de risques à leur juste mesure, y compris dans les modes opératoires, compte tenu des obligations des codes de la santé publique et du travail.
- De la traçabilité des expositions et de la mise en œuvre effective du suivi médical. À ce titre, l'outil Plateforme Santé au Travail a été modifié afin de garantir l'archivage des données, en conformité avec les obligations de l'entreprise (y compris RGPD et Données de Santé).

La mise en œuvre de ces mesures s'illustre à travers certaines opérations particulières conduites en 2023. Par exemple, à la suite de la parution de la recommandation R.514 du Comité Technique National des activités des services (CTN) sur le nettoyage des Dalles Vinyes Amiantées (DVA), un plan d'actions global a été engagé afin de maîtriser le risque sans attendre et le supprimer au plus tard fin 2024 (2 200 bâtiments concernés par du recouvrement ou dépose de DVA).

Précision

À fin octobre 2023, les investissements réalisés par la SNCF en matière de réduction des risques liés à l'amiante contenue dans certains équipements (infrastructures, bâtiments, matériels roulant) s'élèvent à 56 M€



Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires (5/5)


Agressions physiques du personnel

Dans un contexte fortement impacté par les émeutes urbaines de l'été 2023 et le passage au niveau d'alerte "urgence attentat" fin octobre, les conditions d'exercice des métiers au contact des clients évoluent dans un climat de violence qui continue de se dégrader depuis la sortie de la pandémie Covid 19. Cela a fortement modifié les sujets de conflictualité et d'exposition au risque au quotidien pour les salariés.

Ainsi, même si leur progression s'infléchit, les atteintes et outrages aux salariés survenus en 2023 apparaissent en augmentation par rapport à 2022. Pour autant, l'accidentologie du travail liée aux faits sûreté reste contenue, voire en baisse pour certains métiers. Les facteurs conduisant à ces accidents sont principalement exogènes.

Mesures de protection poursuivies

Malgré l'amélioration conjoncturelle observée, l'évolution défavorable du contexte d'insécurité actuel conduit la SNCF à poursuivre ses actions de prévention et d'accompagnement auprès de ses personnels en contact avec le public.

↓
+4% 

d'augmentation des agressions physiques subies par des salariés SNCF à fin 2023 par rapport à 2022.

Sécurité du personnel SNCF : actions de prévention et d'accompagnement

Chaque jour, près de deux salariés de la SNCF en gare ou à bord des trains sont victimes, dans l'exercice de leur métier, d'un accident de travail pour atteinte ou outrage. Ces incivilités du quotidien sont responsables de 23%* des accidents de travail avec arrêts au sein de SNCF Voyageurs et de 19%* au niveau de toute la SNCF. Pour prévenir ces atteintes et accompagner ses salariés, l'entreprise a mis en place un ensemble d'actions coordonnées :

- Des formations pour prévenir ces situations et s'en prémunir.
- La mise à disposition d'un système d'alerte en cas d'extrême urgence.
- L'équipement expérimental de 2 200 caméras piétons auprès de salariés assermentés volontaires de la société SNCF Voyageurs et la dotation de 500 caméras piétons à la Sûreté ferroviaire.
Objectif en 2024 : disposer de 4 000 caméras piétons. Le déclenchement d'un enregistrement permet d'apaiser 95% des situations, selon le test en cours, et facilite l'enquête de police en cas de dépôt de plainte.
- Des diagnostics sur certains sites prioritaires, en lien avec les acteurs locaux (mairies, associations, préfectures, etc.) et sociaux.
- La signature fin 2023 d'un nouvel accord collectif relatif à la protection du personnel de la Sûreté ferroviaire au regard des risques liés à l'exercice du métier.

Terrorisme, acte de malveillance, atteintes aux personnes

Risque terroriste et actes de malveillance

En réponse à l'attaque à caractère terroriste qui s'est produite à Arras le 13 octobre 2023 et à la dégradation brutale de la situation au Proche-Orient, le gouvernement a décidé d'élever le niveau du plan Vigipirate sur l'ensemble du territoire national à « Urgence attentat ». Le maintien de la menace terroriste à un niveau durablement élevé, expose le secteur des transports à des risques d'attentat. Dans ce contexte, la SNCF a augmenté le nombre de patrouilles de la Sûreté ferroviaire dans les trains et dans les gares, renforcé l'information des voyageurs et redouble de vigilance pour assurer la sécurité des bâtiments (gares et sites SNCF).

Le groupe SNCF travaille sur le sujet de la menace terroriste en coordination étroite avec les pouvoirs publics. Proactif en matière de recherche et de tests de solutions de prévention, le Groupe met en œuvre de nombreuses actions pour mieux détecter la menace dans ses emprises :

- Le déploiement de la vidéo protection.
- La mise en place de salariés ou prestataires de Sûreté armés, d'équipages de cyno détection, de patrouilles vidéo.
- La coopération avec les forces de sécurité intérieure.
- La démarche « Agissons Sûreté » à la SNCF qui vise à faire adopter par le personnel les meilleurs comportements en termes de sûreté.

Enfin, pour lutter contre un risque croissant de cyberattaques, le Groupe met en place des actions préventives et de remédiation. Sa stratégie vise à éviter tout arrêt de production et à garantir une circulation des trains et de l'ensemble de ses services à 100% sécurisée.

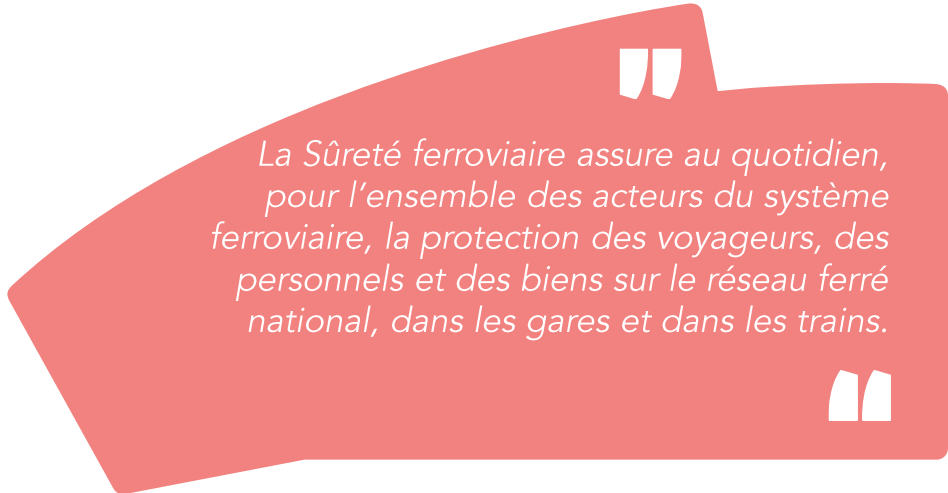
Atteintes aux personnes

La politique sûreté du Groupe prend en compte toutes les formes de menaces et d'atteintes.

La SNCF engage de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sûreté des voyageurs, notamment via le service interne de sécurité de la direction de la Sûreté avec bientôt près de 3 500 salariés déployés sur l'ensemble du territoire national. En complément, les sociétés du Groupe ont recours à des prestataires spécialisés. L'ensemble de ces missions est toujours réalisé en coopération étroite avec les services de l'État.

Approche systémique de la sûreté

Par ailleurs, le renforcement de la culture sûreté dans l'entreprise comprend les différents aspects comportementaux, managériaux et techniques qui permettent d'améliorer la maîtrise des risques, en développant une vigilance partagée par tous les salariés de l'entreprise.



La Sûreté ferroviaire assure au quotidien, pour l'ensemble des acteurs du système ferroviaire, la protection des voyageurs, des personnels et des biens sur le réseau ferré national, dans les gares et dans les trains.

03.

Droits humains et libertés fondamentales

Engagements relatifs aux droits humains

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque
identifié



Politique droits humains du groupe SNCF

Engagements sociaux et sociétaux réaffirmés et harmonisés pour toutes les entités du Groupe

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est inhérent à la raison d'être du groupe SNCF, entreprise d'utilité publique au service des mobilités durables.

Depuis 2003, le groupe SNCF, signataire du Pacte Mondial des Nations unies, contribue ainsi directement à l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

Le groupe SNCF s'applique en permanence à identifier, à évaluer et à prévenir les risques d'atteinte aux droits humains en mettant en œuvre un principe de diligence raisonnable dans tous ses modes opératoires. Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017 (n° 2017-399).

Ces engagements concernent toutes ses activités, quel que soit le pays où elles s'exercent. Ils recouvrent les principes fondamentaux définis par :

- La Charte internationale des droits de l'Homme, comprenant :
 - La Déclaration universelle des droits de l'Homme.
 - Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels.
 - Le Pacte international relatif aux droits civils et politiques.
- Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies.
- La déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail.
- Et les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT).

Vis-à-vis des salariés

Par la formalisation de sa politique droits humains, le Groupe, entreprise responsable, citoyenne et engagée, réaffirme ses engagements dans tous les pays où il est implanté. C'est pour la SNCF l'occasion de conforter ses pratiques en plaçant tous ses salariés au centre de ses attentions et en leur garantissant :

- Un environnement de travail sûr et sain pour assurer leur santé et leur sécurité dans le cadre de leurs activités professionnelles.
- Une rémunération juste et équitable qui tient compte des conditions locales ou régionales dans lesquelles s'exercent ses activités.
- L'exercice de la liberté d'association et le droit à la négociation collective de ses collaborateurs, pour rejoindre ou non une organisation syndicale.
- Le maintien de l'employabilité et l'évolution professionnelle, grâce aux parcours de formation et au conseil en orientation.
- L'accès à des dispositifs de médiation et d'accompagnement psychologique en situation de conflit ou de fragilité au travail.



En 2023, le groupe SNCF s'est doté d'une politique droits humains, signée par les Présidents des sept sociétés le 11 décembre.

En savoir plus : medias.sncf.com/sncfcom/pdf/politique-droits-humains-groupe%20-sncf.pdf



Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales (1/3)

Stratégie d'achats responsables de la SNCF

Les actions prioritaires conduites depuis le premier plan de vigilance (cf. point 6.2) ont été centrées sur les risques d'atteintes aux droits humains et aux libertés fondamentales (travail illégal, non-respect des principes de l'OIT) dans les chaînes d'approvisionnement, pour lesquelles la potentialité de survenue des risques apparaît la plus critique. C'est le cas en particulier dans les secteurs d'activités ou dans les zones géographiques considérées à risque au regard de l'indice composite « ESG »* (environnement, social, gouvernance) retenu pour analyser les risques liés au devoir de vigilance (cf. carte ci-contre).

Si la probabilité d'occurrence des risques liés aux fournisseurs de premier rang demeure faible avec 95% des 15,8 milliards d'euros d'achats de la SNCF effectués auprès de fournisseurs établis en France, les risques liés au travail illégal peuvent toutefois concerner aussi l'Europe et le territoire français, en particulier dans les activités de prestations de main d'œuvre (gardiennage, nettoyage, intérim, chantiers BTP, centres d'appels...). La SNCF exerce une vigilance accrue sur ces secteurs en contrôlant la réalisation des prestations.

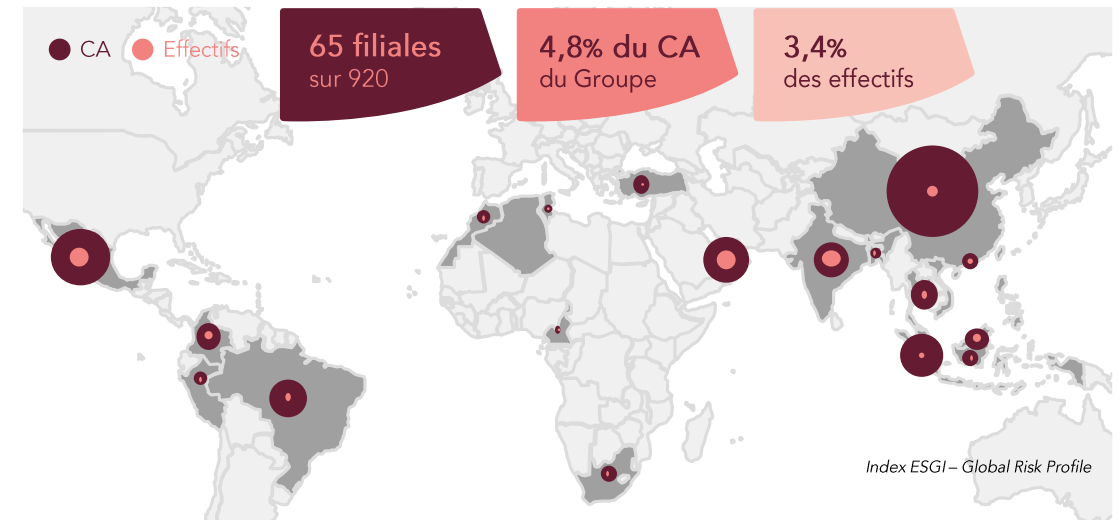
À titre d'exemple, les entités de production de SNCF Réseau vérifient les identités et les qualifications des salariés de prestataires intervenant dans les chantiers sous leur responsabilité. La vigilance autour de ces mesures sera renforcée dans le cadre de l'axe prioritaire fixé pour le présent plan de vigilance 2024 (cf. page 9), dans un contexte de recours accru à la sous-traitance, lié notamment aux Jeux de Paris 2024.

Des audits sur site pour les prestations de main d'œuvre

Depuis 2022, les sociétés du Groupe ont expérimenté un contrôle renforcé de l'exécution des marchés de prestations de main d'œuvre en diligentant des audits « sociaux » fournisseurs sur site, en complément des audits qualité / sécurité déjà menés de longue date. Ces démarches ont fait l'objet d'un retour d'expérience en 2023, et seront pérennisées en 2024 (cf. : points 4.3 et 6.2).

Depuis 2008, le groupe SNCF développe une stratégie d'achats responsables, fondée sur un engagement fort de respect des droits humains. Dans ce cadre, toutes les sociétés du groupe SNCF (y compris les filiales non soumises au code des marchés publics) exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants une adhésion aux chartes ou codes de conduite éthiques en vigueur sur leur périmètre. La SNCF s'appuie sur sa Charte Relation Fournisseurs & RSE, qui s'impose à l'ensemble des fournisseurs de la SNCF. La direction des Achats Groupe ainsi que les directions achats d'activités au sein de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF déploient cette charte dans les contrats signés avec leurs fournisseurs. La SNCF, labellisée « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) depuis 2012, a obtenu le renouvellement de ce label fin 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires.


Cartographie des risques par pays du Groupe (« indice ESG »)



Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales (2/3)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
DH1 RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)	<ul style="list-style-type: none"> La transformation profonde de l'entreprise liée à l'ouverture à la concurrence, dans un monde affecté par des crises récurrentes, peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus. 	<ul style="list-style-type: none"> Évolution rapide des métiers et des organisations liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue pour faire face à la concurrence. Mise en œuvre du projet de discontinuité d'activité de Fret SNCF. 	<ul style="list-style-type: none"> Dégradations des conditions de travail. Difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques. Hausse de l'absentéisme et de l'inaptitude. 	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation. Déploiement d'une nouvelle démarche de pré-diagnostic et d'évaluation des RPS pour aider à la priorisation des actions de prévention. Formation des managers à l'accompagnement des transformations (guides RH...). Promotion des valeurs du collectif. Dispositifs de médiation, de conciliation. Pôle de soutien psychologique disponible 24h/24 et réseau de 600 préventeurs locaux.
DH2 HARCÈLEMENT SEXUEL & ATTEINTES SEXISTES	<ul style="list-style-type: none"> Harcèlement sexuel et atteintes sexistes au travail, ou dans les transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Mobilisation des managers insuffisante au regard des enjeux. Sensibilisation insuffisante des salariés. Passivité des victimes et témoins face aux faits. 	<ul style="list-style-type: none"> Discriminations dans l'évolution professionnelle. Culpabilisation des femmes sur la parentalité. Dégradation des conditions de travail. Atteintes à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients. Sentiment d'insécurité dans les transports. 	<ul style="list-style-type: none"> Application stricte du principe de zéro tolérance. Processus de signalement spécifique et plateforme d'alerte professionnelle. Guide d'aide au traitement des signalements de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes. Campagnes de sensibilisation des salariés. Référents harcèlement sexuel désignés dans les CSE, et dans chaque société du Groupe. Ensemble de mesures de protection et de sécurisation mises en œuvre dans les transports publics.

Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales (3/3)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
DH3 ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT  <i>Nota : les programmes et plans d'actions relatifs à ce risque sont traités au point 4.3 de ce plan</i>	<ul style="list-style-type: none"> Non-respect de la réglementation locale du travail, ou des principes et droits fondamentaux au travail par un prestataire ou par un sous-traitant en France ou à l'étranger. <u>Activités sensibles</u> : transport routier, logistique, BTP, travaux et entretien des infrastructures, nettoyage, gardiennage, commissionnaires de transport... 	<ul style="list-style-type: none"> Défaut de mise en œuvre du principe de diligence raisonnable par le groupe SNCF. Exemple : contrôle déficient des agences d'intérim ou prestataires de services lors de la mise à disposition de personnel externe. Travailleurs non formés ou accrédités intervenant sur des sites du groupe SNCF. Pratiques de sous-traitance en cascade. 	<ul style="list-style-type: none"> Conditions de travail décentes non assurées (sécurité au travail, salaire, protection sociale...). Discrimination ou harcèlement. Atteinte à l'intégrité physique et psychologique des travailleurs. Restriction des libertés fondamentales (droit d'organisation des salariés). Défaut de voies de recours ou de médiation proposées aux travailleurs. 	<ul style="list-style-type: none"> Évaluation des fournisseurs considérés à risques du fait de leur activité et/ou implantation géographique. Engagement des fournisseurs de rang 1 à respecter et à faire respecter (par leurs co-traitants, sous-traitants et intermédiaires) la charte Relations Fournisseurs & RSE et la Charte éthique du groupe SNCF dans le cadre de l'exécution du contrat. Contrôle des procédures d'embauche d'intérimaires avec vérification systématique d'identité et âge. Suivi des règles de cabotage et de détachement par la direction juridique. « Audits sociaux » de fournisseurs sur site et audit interne. Enquête de la direction de l'Éthique Groupe consécutive à un signalement.
DH4 FUITE DE DONNÉES PERSONNELLES	<ul style="list-style-type: none"> Fuite accidentelle de données personnelles dont la gestion est confiée par la SNCF à un prestataire ou à un sous-traitant de services informatiques ou de vidéoprotection. 	<ul style="list-style-type: none"> Faible de protection des systèmes d'information de la SNCF ou de l'un de ses prestataires. Cyberattaque. 	<ul style="list-style-type: none"> Données clients, salariés ou fournisseurs divulguées ou compromises. 	<ul style="list-style-type: none"> Accord spécifique portant sur la protection des données lorsqu'il est fait appel à des prestataires pour la gestion de données personnelles (clause contractuelle type, déployée systématiquement). Études d'impact sur la vie privée des personnes pour les traitements à risques. Mesures s'inscrivant dans la politique de sécurité des systèmes d'informations (PSSI).

Risques psychosociaux (1/2)

L'évolution de la SNCF avec notamment la restructuration du Fret SNCF, ou les nouvelles organisations du travail, associées à un contexte économique et géopolitique difficile, conduisent l'entreprise à redoubler de vigilance sur les risques psychosociaux (RPS).

De surcroît, la loi n° 2021-1018 du 2 août dite loi Santé au Travail » (entrée en vigueur le 31 mars 2022, sauf dispositions spécifiques), confirme la nécessité de prendre en compte les RPS dans l'évaluation des risques pour la santé et la sécurité des travailleurs (Code du travail, art. L.4121-3 modifié).

Dispositifs existants depuis 2019 à la SNCF

La SNCF a engagé plusieurs actions au niveau institutionnel, à l'usage des managers et des acteurs RH / Qualité / Sécurité :

- **Un nouveau pacte social** au travers du projet d'entreprise « Tous SNCF » et de son engagement sur la satisfaction des collaborateurs.
- **Une politique de qualité de vie au travail (QVT)** et de prévention des risques psychosociaux (RPS), intitulée « Bien-être et efficacité au travail », validée par toutes les sociétés du Groupe et accompagnée d'un guide « Anticiper les enjeux humains ».
- **Une méthodologie de « bilan socio-économique »** standardisée et déployée dans tous les établissements de la SNCF, pour évaluer les impacts des transformations définies par la DRH. Elle est utilisée dans tous les projets d'évolution, et plus spécifiquement pour l'évaluation des RPS dans le cadre de l'établissement du Document Unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP)*. Dans la période d'instabilité actuelle, cette démarche permet au management d'être mieux à l'écoute de l'expression individuelle et collective des salariés.



Détecter des signaux avancés de situations à risques pour une nouvelle dynamique de prévention et d'amélioration continue, partagée au sein des établissements SNCF.



Démarche globale de prévention des RPS lancée en 2023 -périmètre des cinq sociétés ferroviaires

Élaborée à partir du retour d'expérience des dispositifs nationaux existants et de l'analyse des enjeux économiques, humains et éthiques de la SNCF, la nouvelle démarche se veut un dispositif de prévention globale : prévention primaire, secondaire et tertiaire (au sens de l'Organisation mondiale de la santé). Articulée en trois étapes, elle nécessite :

01 : De disposer d'une première évaluation de la situation des établissements et des unités opérationnelles grâce au pré-diagnostic issu des données du baromètre annuel « C'est à Vous ».

02 : De mettre en place un accompagnement différencié selon la situation des entités. En connaissant leur niveau de risque, les entités peuvent ainsi adapter leur politique de prévention en fonction de leurs priorités.

03 : D'intégrer une logique globale de prévention des RPS avec l'aide de spécialistes des RPS dans les établissements et grâce à une professionnalisation accrue des préventeurs et acteurs RH concernés. Cela passe aussi par une meilleure sensibilisation des managers aux RPS et une plus grande coordination entre professionnels (Pôle de soutien psychologique, médecins du travail...) et avec les parties prenantes (préventeurs, représentants du personnel...).

Cette politique globale de prévention des RPS doit ainsi permettre de mieux répondre aux obligations légales en matière d'évaluation et de prévention de ces risques.



Risques psychosociaux (2/2)



Exemple de mise en œuvre du nouveau pré-diagnostic RPS par SNCF Réseau

- Partage de la démarche en COMEX SNCF Réseau.
- Mise en place d'un pilotage national du risque psycho-social au niveau des ressources humaines de Réseau et planification de travaux avec les préventeurs.
- Approbation de la démarche par les établissements des zones de production territoriales.
- Accompagnement du pré-diagnostic et mise en œuvre de plans d'actions pour quelques établissements où la situation apparaît dégradée.
- Exploitation du pré-diagnostic à la maille plus fine des unités opérationnelles d'établissements.



Exemple de mise en œuvre du nouveau pré-diagnostic RPS par SNCF Voyageurs

- Création d'un outil de data visualisation des résultats par entité pour un pilotage plus agile.
- Partage des résultats en COMEX, avec l'encadrement, et au sein de tous les CSSCT.
- Mise en place d'un réseau de référents « RPS » par activité, animé par un binôme de référents nationaux.
- Intervention d'un médecin spécialisé sur le stress chronique et les risques de « burn out » auprès des 250 top managers.
- Expérimentation de modules de sensibilisation innovants : « Premiers secours en santé mentale » pour détecter les signaux d'alertes des risques de « burn out » avec la réalité virtuelle.

Incidences de la transformation de Fret SNCF sur les salariés

Suite à une procédure européenne portant sur les conditions dans lesquelles Fret SNCF, déficitaire, a pu poursuivre son activité entre 2007 et 2019, l'entreprise est contrainte de se transformer et d'abandonner une partie de son offre (trains entiers).

Si ce scénario, dit de « discontinuité d'activité », ne donne lieu à aucun licenciement économique, un accompagnement renforcé des salariés est toutefois mis en place dans le cadre de la solidarité du Groupe. En outre, ce processus de restructuration fait l'objet de concertations avec les organisations syndicales.



Harcèlement sexuel et atteintes sexistes (1/2)

Le traitement de ces risques porte, d'une part, sur ce qui relève de la politique d'accès aux transports et, d'autre part, sur la prévention du harcèlement sexuel et des atteintes sexistes au travail.

Égalité de traitement dans l'accès aux transports

Par sa mission de service public et par la recherche constante d'un comportement exemplaire, l'entreprise s'efforce d'assurer au quotidien à tous ses usagers une égalité de traitement dans l'accès à ses services et ne tolère aucune forme de discrimination, harcèlement ou violence à leur encontre. Une étude de la FNAUT*, qui fait encore référence aujourd'hui, montrait qu'en 2016, 87% des utilisatrices des transports en commun déclaraient avoir déjà été victimes d'atteintes sexuelles ou sexistes dans les transports en commun. Depuis cette étude, ces agissements ne sont pas en recul.

Des mesures de prévention depuis 2015

La SNCF et sa filiale Keolis, notamment, poursuivent pourtant activement leurs actions de prévention dans le cadre du plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, qu'elles ont adopté dès 2015 (cf. page suivante). Pour cela, elles s'appuient sur les obligations de prévention inhérentes au code des transports et sur les pouvoirs d'interpellation et d'injonction conférés aux agents de la Sûreté ferroviaire.

Précision : depuis 2021, 55 conseils de discipline se sont tenus, en lien avec ces atteintes, qui ont conduit à 19 radiations ou licenciements.

Pas encore d'amélioration visible

Le bilan annuel 2022 des « atteintes à caractère sexuel et sexiste dans les transports publics » publié en novembre 2023 par le ministère des Transports, montre une relative stabilité du nombre de ces atteintes (+0,4% en 2022/2021), principalement liée à une baisse de 13% des « outrages sexistes ». Ces évolutions ne peuvent masquer toutefois une progression préoccupante de 12% des « atteintes avec contact » (les atteintes « sans contact » restant, quant à elles, à peu près stables à +0,3%).

Tolérance zéro face au sexisme au travail

La loi « santé au travail » entrée en vigueur le 1^{er} avril 2022 instaure une nouvelle définition du harcèlement sexuel dans le code du travail, alignée sur celle du code pénal. En conformité avec ces nouvelles dispositions, la SNCF a actualisé les dispositifs et actions de prévention déjà en place (signalement, référents harcèlement dans toutes les entités, mesures de sensibilisation...) et les sociétés du Groupe ont mis à jour leur règlement intérieur.

Par ailleurs, un baromètre interne réalisé en 2022 a montré que, si l'égalité femme/homme progresse, une proportion encore trop élevée de femmes de l'entreprise sont victimes de situations de sexisme dans leur travail.

Différents axes d'actions

Pour répondre à ces enjeux, un plan d'actions national à l'attention de tous les salariés a été mis en œuvre à l'échelle du Groupe. L'objectif est d'accélérer les prises de conscience, libérer la parole et instaurer le principe de tolérance zéro. Ce plan s'articule autour de quatre volets :

- Une campagne nationale de sensibilisation massive, et la formation de 100% des comités de direction d'ici la fin 2024.
- Un e-learning « Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels » dont le suivi sera obligatoire pour tous les salariés d'ici fin 2024.
- Un renforcement du dispositif de signalement associé à un guide de prévention des agissements sexistes ou sexuels pour tous les salariés.
- Des prises de paroles du PDG et des présidents des sept sociétés.

Éclairage

La plupart des atteintes se produisent sur les réseaux franciliens : 79% des atteintes avec contact, 79% des outrages sexistes et 69% des atteintes sans contact ; les trains et RER concentrant la majorité des atteintes (1 231) suivi par le métro (638), le bus (452) et le tramway (202)... et les femmes en sont majoritairement les victimes (76% contre 7% d'hommes)

Source : bilan 2022 des atteintes sexistes - Ministère des Transports



Harcèlement sexuel et atteintes sexistes (2/2)



Actions de prévention sur les trains du quotidien

Outre la mise en place d'actions ciblées sur les lignes sensibles, et de formation de ses équipes par la Sûreté ferroviaire pour mieux réprimer les violences et prendre en charge les victimes, SNCF Voyageurs informe régulièrement ses clientes et clients sur les mesures de lutte et de protection existants. Le 27 novembre 2023, des salariés de la Sûreté ferroviaire et de Transilien sont venus présenter les dispositifs dans plus d'une cinquantaine de gares.



Politique publique de lutte contre les violences sexistes et sexuelles

Cet engagement est une priorité forte pour Keolis qui se concrétise depuis 2022 par plusieurs actions :

- L'engagement de Keolis dans la lutte contre les violences faites aux femmes et pour l'égalité entre les femmes et les hommes au travers de la Convention de mécénat signée avec la fondation des femmes.
- La poursuite de la sensibilisation de tous les personnels via des sessions dédiées du programme « Stand up », pour intervenir en toute sécurité en tant que victime ou témoin de harcèlement de rue.
- Le déploiement dans les réseaux, de campagnes de communication préventives contre le harcèlement sexiste dans les transports sous l'égide des autorités organisatrices de transports.

En déclinaison de ces actions, plusieurs initiatives ont été engagées localement par de nombreux réseaux opérés par Keolis en France et à l'international.

Principales mesures de protection contre le harcèlement sexuel dans les transports

- Un Centre régional de coordination opérationnel de sécurité (CCOS) unique, ouvert depuis 2022 et regroupant tous les services de sûreté des voyageurs franciliens (police, gendarmerie, opérateurs de transport), sous l'autorité du Préfet de police de Paris.
- Des campagnes d'information des voyageurs et l'affichage des règles d'usage dans les transports opérés par le Groupe (SNCF et Keolis).
- Une sensibilisation des salariés avec un module intégré à la formation des salariés des gares et de la Sûreté ferroviaire, ainsi qu'un e-learning chez Keolis, orientés sur la prévention et la prise en charge des victimes.
- La mise en place par la Sûreté ferroviaire SNCF d'équipes civiles, formées pour lutter contre le harcèlement sexuel et les atteintes sexistes et favoriser les interventions en flagrant délit.
- Des démarches partenariales au niveau territorial et local, associant la police et la gendarmerie nationale.
- Les bornes d'appel, le numéro de téléphone d'alerte unique, et d'alerte SMS (3117 et 31177 actifs 24h/24 et 7j/7).
- Plus de 80 000 caméras de vidéoprotection opérationnelles dans les transports en Île-de-France.
- L'extension des dispositifs d'arrêt à la demande pour les bus de nuit (Keolis, SNCF), et la mise en place d'un espace dame seule dans les trains de nuit.
- Le développement des marches exploratoires participatives (Gares & Connexions, Keolis) pour identifier les lieux sensibles dans les transports.

Appliquer une politique de tolérance zéro face au sexisme.

Fuites de données personnelles

Double ligne de maîtrise

Au mois de juin 2023, à la suite d'une attaque organisée par un groupe international de cybercriminels qui a touché plusieurs centaines de grandes entreprises et des agences gouvernementales dans le monde, un prestataire informatique de la SNCF a subi un vol de données personnelles concernant des salariés SNCF. La SNCF a bien sûr mis tout en œuvre pour prévenir tout préjudice ultérieur pour ses salariés. Toutefois, ce type d'évènement montre qu'en dépit d'un encadrement strict visant à garantir la sécurité des données à caractère personnel, le recours à des prestataires appelle à une vigilance renforcée.

De surcroît, cela met en lumière l'importance de faire évoluer en permanence les dispositifs déployés par la SNCF pour assurer la préservation des données personnelles de ses clients, salariés, ou celles de ses prestataires et partenaires, en pleine conformité avec le RGPD. Celle-ci repose sur deux volets essentiels :

- Des dispositions juridiques et organisationnelles mises en œuvre par le réseau des DPO (Data Protection Officers), encadrées et supervisées par un DPO Groupe au sein de la direction Numérique du Groupe.
- Des dispositifs techniques et numériques déployés sous l'égide de la direction Cyber Sécurité.

Principales actions 2023 et perspectives 2024

Dans un contexte de menace grandissante, le déploiement d'actions de sensibilisation et de formation de l'ensemble des salariés s'est accéléré en 2023 : modules de e-learning, exercices tests... Ces actions ont porté à la fois sur les aspects réglementaires (RGPD), sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien. À la SNCF, 107 000 salariés ont été sensibilisés. En 2024, de nouveaux contenus de sensibilisation seront lancés et déployés dans les établissements. Par ailleurs, Keolis a signé avec la SNCF la « charte Cyber » gouvernementale. Et chez GEODIS, la fonction cybersécurité, rattachée au Comité exécutif, diffuse une stratégie globale dans les régions où opère la société, et dans toutes les lignes métiers.

L'entreprise maintient également une veille permanente sur l'évolution rapide des modalités d'attaques déployées contre les organisations en France et en Europe, en lien avec des expertises externes et l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information (ANSSI). De plus, les traitements à risques de la SNCF font l'objet d'études d'impact sur la vie privée des personnes.

Gouvernance sécurité SI renforcée

Enfin, la gouvernance de la sécurité des SI a été renforcée en 2023 avec la nomination de deux directeurs nationaux de crise systèmes d'information (DNCSI) qui pilotent le dispositif de gestion de crise numérique 24h sur 24 et 7 jours sur 7.

En outre, des dispositifs spécifiques seront mis en œuvre pour la période des Jeux de Paris 2024.

Précision

La SNCF possède depuis 2020 un centre opérationnel de cybersécurité qui collecte, analyse et supervise les alertes et signaux faibles lui permettant de détecter et de contrer les cyberattaques.



107 000 salariés

formés aux cybers
réflexes à fin 2023



03.

Environnement

Engagements environnementaux

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié



Engagements environnementaux (1/2)

Maîtrise des risques écologiques et climatiques

L'ensemble des services apportés par le groupe SNCF à la société et aux territoires en France, en Europe et dans le monde, contribuent, grâce à la part ferroviaire notamment, à l'atténuation du réchauffement climatique et à une empreinte écologique limitée. Pour conserver ces avantages, le Groupe veille à ce que ses propres activités, comme celles en lien avec ses fournisseurs, se déploient dans le respect de la sécurité globale, et du droit des personnes à un environnement sain.

Prise en compte des impacts dans la politique environnementale de la SNCF

La politique Environnement formalisée sur le modèle de la politique Sécurité de la SNCF s'inscrit dans cette **approche globale de la sécurité**. Signée par le président de la SNCF et les dirigeants des sociétés ferroviaires de la SNCF en juillet 2022, elle vient renforcer la gouvernance de la sécurité environnementale dans toute l'entreprise.

Cette politique vise à rendre plus robuste le management environnemental, à maîtriser les risques d'atteintes à l'environnement et à garantir la conformité réglementaire :

- **Des établissements de production et d'exploitation ferroviaire** : maintenance industrielle, travaux, transport de marchandises dangereuses, etc. Ils sont en effet les premiers garants de la maîtrise des impacts environnementaux, directement et au travers de la maîtrise des impacts des fournisseurs et sous-traitants impliqués dans ces activités.
- **Des projets d'investissements ferroviaires**, dans une approche cycle de vie.

Management environnemental Groupe

Pour réduire les risques environnementaux, les rôles et responsabilités au sein des cinq sociétés ferroviaires sont définis dans des textes de prescription internes. Des formations, adaptées aux personnels et métiers ferroviaires sont mises en place, la veille réglementaire est organisée. De plus, la certification ISO 14001 des sites industriels, identifiés comme les plus à risques, est régulièrement renouvelée et un dispositif d'analyse des impacts environnementaux est en vigueur pour tous les autres sites.

Chez GEODIS, un tiers (33%) des sites sont certifiés ISO 14001 à fin 2023. Keolis déploie un objectif de certification à hauteur de 80% de son chiffre d'affaires à l'horizon 2030.

Démarche de sécurité globale à la SNCF

Une démarche systématique de remontée et d'analyse des événements environnementaux, inspirée de celle de la sécurité de l'exploitation ferroviaire, est déployée chez SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et Fret SNCF.

Afin de rendre plus efficace la maîtrise opérationnelle des activités à risque environnemental des établissements, la documentation interne a fait l'objet d'un chantier de simplification en 2023, en cohérence avec le programme PRISME de sécurité globale de l'entreprise (cf. point 3.2).



*Une ambition forte
de respect et de préservation
de l'environnement
et des ressources naturelles.*



Pour plus de détails : voir DPEF chapitres 5.1 et 5.2

Engagements environnementaux (2/2)



Déploiement des systèmes de management

Le management environnemental au sein du Groupe

C'est sur la base de standards communs, répondant aux exigences de la norme internationale de référence ISO 14001, que les risques environnementaux sont identifiés et analysés au plus près de la production, et que sont définis les objectifs et les responsabilités en matière de management environnemental.

- **SNCF Voyageurs**, en déclinaison de sa politique générale de sécurité, a déployé dès 2008 une politique de triple certification QSE incluant la certification ISO 14001 du système de management environnemental pour tous les sites industriels. L'objectif est de maintenir ce niveau de certification à 100% y compris pour les nouveaux sites.
- **SNCF Réseau** vise un objectif de 100% de ses établissements couverts par un Système de Management de l'Environnement labellisé voire certifié ISO 14001 à fin 2025. À la fin 2023, le taux de déploiement des SME est à 54% pour les activités opérationnelles.
- **Keolis** s'est engagée depuis 2013 dans une certification ISO 14001. À fin 2023, c'est 60% du chiffre d'affaires de Keolis SA qui est couvert par une certification ISO 14001. Pour poursuivre cette dynamique et faire progresser l'ensemble de ses filiales dans la maîtrise environnementale de son activité, la société a pour objectif de couvrir 80% de son chiffre d'affaires d'ici 2030.
- **GEODIS** dispose d'une certification environnementale (ISO 14001) sur 308 sites (soit 33%) à fin 2023.

Dispositifs communs de pilotage -périmètre des cinq sociétés ferroviaires

Un système d'information au service du management environnemental (« Les Experts HSE Perform »), est déployé dans tous les établissements des sociétés SNCF. Il permet d'avoir une vision globale des enjeux, des risques environnementaux et du niveau de conformité de chaque établissement, et de les piloter à l'échelle d'un territoire, d'une activité, ou d'une des sociétés de la SNCF.

Cet outil est le support de l'animation du système de management environnemental (SME). Il s'articule avec PROGRESSEO, l'outil de suivi du projet d'entreprise « Tous SNCF ».

Le dispositif de management environnemental est piloté au sein d'**une revue annuelle de direction environnement**, entre chacune des sociétés SNCF et la DESTE (direction de l'Engagement social, territorial et environnemental) de SNCF Holding.



Synthèse des risques d'atteintes graves à l'environnement (1/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV1 REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	<ul style="list-style-type: none"> Rejets accidentels ou chroniques par la SNCF ou par l'un de ses prestataires, de produits ou déchets dangereux dans le cadre de ses activités industrielles de maintenance ou d'exploitation (transports ferroviaires et routiers, triage et activités logistiques). 	<ul style="list-style-type: none"> Gestion non conforme (transferts, traitement, élimination) par la SNCF ou l'un de ses prestataires, des déchets dangereux générés par des chantiers de travaux (infrastructures ou bâtiments). Non-conformité d'une Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). Défaillance technique ou erreur dans l'application des procédures, du fait de la SNCF ou l'un de ses prestataires (exemple : débords de carburants ou fuite de lubrifiants). Sinistre, accident ou évènement exogène entraînant une fuite, un rejet ou un déversement accidentel. Vétusté des installations de certains sites industriels de maintenance ou d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> Pollution grave du milieu naturel due au rejet accidentel ou chronique de substances dangereuses dans l'air, l'eau ou les sols. 	<ul style="list-style-type: none"> Couverture de toutes les activités de maintenance et d'exploitation ferroviaires du Groupe par des systèmes de management de l'environnement (SME). Les établissements industriels ferroviaires ainsi que de nombreux sites de GEODIS et de Keolis sont certifiés ISO 14001. Les installations ICPE font l'objet d'une veille régulière de conformité. Processus établi et réactif de type « J+1/M+1 » pour le traitement des évènements environnementaux significatifs et majeurs. Pôle achats dédié à l'évaluation des clauses contractuelles des marchés de collecte et de traitement des déchets et au suivi de l'exécution des marchés. Exigence de documents dans le cadre des marchés publics, précisant l'organisation mise en place par les prestataires pour maîtriser les risques d'impacts d'un chantier et répondre à la Notice de Respect de l'Environnement établie par le maître d'ouvrage (Schéma organisationnel d'un plan Assurance Environnement, Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets). Démarche « chantiers propres, réseau propre » déployée par SNCF Réseau en Ile de France, visant à maîtriser et à limiter les impacts des travaux sur l'environnement (nuisances, bruit, consommation de ressources, déchets, pollutions). Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des cinq sociétés ferroviaires du Groupe.
ENV2 EPUISEMENT DES RESSOURCES (EAU, MATIÈRES)	<ul style="list-style-type: none"> Impacts des activités du Groupe sur l'épuisement des ressources, occasionnés par les processus industriels de maintenance des infrastructures et des matériels roulants. 	<ul style="list-style-type: none"> Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriels (réseaux fuyards). Vétusté du patrimoine immobilier. Défauts de mise en œuvre de la politique et des programmes d'économie circulaire adoptés par le Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> Gaspillage de ressources entraînant une dégradation de l'empreinte écologique des activités. Maîtrise difficile des consommations d'eau. Non-conformité environnementale d'installations de sécurité incendie, ou sanitaires... 	<ul style="list-style-type: none"> Programme de rénovation des réseaux humides des sites industriels exploités par les sociétés ferroviaires du Groupe. Politique d'équipement des sites de nouveaux outils digitaux de suivi des consommations. Déploiement de sous-compteurs avec télérelève pour circonscrire fuites ou surconsommations. Stations d'épuration en circuit fermé équipant certains technicentres. Plan de sobriété en eau du groupe SNCF depuis 2023. Application des principes et définition d'une politique d'économie circulaire dans les activités industrielles, principales consommatrices de ressources.

Synthèse des risques d'atteintes graves à l'environnement (2/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV3 SURCONSUMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	<ul style="list-style-type: none"> Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effets de serre (CO₂ : -30% pour le transport et -50% pour les bâtiments entre 2015 et 2030) liée à une surconsommation d'énergies fossiles. 	<ul style="list-style-type: none"> Complexité rencontrée dans l'industrialisation des solutions de mobilité bas carbone. Retard dans la mise en œuvre du décret tertiaire. Maîtrise insuffisante des consommations d'énergie des bâtiments. 	<ul style="list-style-type: none"> Contribution accrue au réchauffement climatique. Non-respect des engagements du Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Plan de sobriété du Groupe. Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et des investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire. Renouvellement des flottes de véhicules routiers à énergies alternatives (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau). Déploiement des compteurs à bord des trains, écoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs. Décarbonation de l'électricité consommée (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies renouvelables. Création de la filiale « SNCF Renouvelables ». Décarbonation des achats (qui représentent 74% des émissions de GES de la SNCF), par l'introduction de critères carbone dans tous les appels d'offres, via une notation reposant sur un prix interne du carbone (100€/t. de CO₂é).
ENV4 ATTEINTES à LA BIODIVERSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> Chantiers de travaux de maintenance ou de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire, impactant localement la biodiversité. 	<ul style="list-style-type: none"> Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets d'infrastructures nouvelles. Mauvaise gestion des opérations de maîtrise de la végétation le long des voies. Réglementations antagonistes entre sécurité et biodiversité. 	<ul style="list-style-type: none"> Altération des continuités écologiques. Destruction d'habitats d'espèces protégées. 	<ul style="list-style-type: none"> Intégration de la biodiversité dans les projets en phases de conception, réalisation et exploitation, et dans les chantiers de régénération ou de maintenance courante de SNCF Réseau. Sortie du glyphosate depuis fin 2021 conformément aux engagements de la SNCF et mise en œuvre d'une politique alternative de maîtrise de la végétation. Sensibilisation des salariés et sous-traitants à l'évolution des pratiques, conciliant sécurité et biodiversité.

Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux

Gestion des déchets dangereux

Les déchets dangereux produits par les activités sont valorisés ou éliminés via des contrats de prestations ou des conventions gérées par un pôle dédié de la direction des Achats de la SNCF pour les cinq sociétés ferroviaires. Cela recouvre :

- Des « contrats cadres » avec des prestataires agréés pour traiter les déchets amiantés, les déchets médicaux, les substances chimiques, etc.
- Des conventions avec des éco-organismes* pour gérer la fin de vie des batteries, D3E, lampes, etc.

Depuis le 1^{er} janvier 2022 (décret du 25 mars 2021), les bordereaux de suivi des déchets dangereux sont dématérialisés. Le nouvel outil de management environnemental de la SNCF, « Les experts HSE Perform », déployé sur l'ensemble de la SNCF, comporte un module spécifique répondant à ces nouvelles obligations.

Maîtrise des déversements de produits dangereux dans les réseaux d'eau

Les établissements de maintenance du matériel roulant de SNCF Voyageurs (technicentres du Matériel), particulièrement concernés par ces risques, disposent tous d'un système de management environnemental certifié ISO 14 001 depuis plus de 15 ans. Dans ce cadre, ils mettent en œuvre des mesures permanentes de prévention et d'atténuation de ces risques, qui s'articulent autour de quatre volets distincts et complémentaires :

- **LA PRÉVENTION** s'appuie sur des principes et procédures spécifiques, soutenus par des dispositifs techniques ad-hoc (systèmes de filtrage, stations d'épuration, obturateurs de réseau, etc.). Ces installations font l'objet d'une maintenance régulière rigoureusement contrôlée.
- **LA SURVEILLANCE** porte à la fois sur la conformité réglementaire des installations exploitées et sur la conformité des rejets d'eaux industrielles dans les réseaux d'assainissement. La recherche et la réduction des rejets de substances dangereuses se traduit par des contrôles réguliers pour veiller à leur conformité, et par des campagnes de caractérisation spécifiques des micropolluants.
- **LE RETOUR D'EXPÉRIENCE** structuré autour d'une démarche systématisée d'analyse des événements ou accidents est basé sur les principes de l'excellence opérationnelle (démarches « J+1 » et « M+1 »). Cela permet d'inscrire les processus de prévention et de remédiation dans des trajectoires d'amélioration continue.
- **LES INVESTISSEMENTS** de rénovation des réseaux d'assainissement contribuent également à rendre plus performants l'ensemble des dispositifs techniques et procédures mis en œuvre (cf. focus « CEPIA » page suivante).

Épuisement des ressources : l'eau

Politique de préservation de l'eau

Avec le changement climatique, les tensions sur la ressource en eau s'intensifient du fait de l'accroissement des phénomènes extrêmes (multiplication, allongement et intensification des périodes de sécheresse). Les deux premiers plans de vigilance du Groupe avaient bien identifié l'enjeu environnemental des surconsommations liées aux fuites. Le troisième va plus loin en intégrant aussi les enjeux de disponibilité en eau liés à l'évolution du climat.

Il s'agit désormais de préserver la ressource en eau, en quantité et en qualité :

- En consommant au plus près des besoins réels de production.
- Et en maîtrisant les impacts des activités, travaux, ouvrages et installations de la SNCF sur le milieu naturel (eaux superficielles et eaux souterraines), tant physiques (écoulements) que chimiques (pollutions).

C'est pourquoi les cinq sociétés ferroviaires ont décidé de structurer un management global, dédié à la gestion de l'eau.

Plan de sobriété en eau de l'été 2023

Le plan de sobriété hydrique de chacune des sociétés SNCF a permis de contribuer, dès l'été 2023, au plan national de sobriété en eau par des mesures immédiates :

- En limitant au strict nécessaire les usages de l'eau pour les activités industrielles liées à la production ferroviaire (maintenance et entretien du matériel roulant et des voies...).
- En encourageant les gestes simples au quotidien pour économiser l'eau à usage sanitaire auprès des salariés, clients et occupants (bâtiments tertiaires...).
- En organisant le suivi des niveaux d'alertes sécheresse sur l'ensemble du territoire pour respecter les restrictions imposées localement.

Vers des prélèvements réduits de 10% d'ici 2025

Le plan de sobriété vise une réduction globale des consommations en eau de -10% d'ici 2025 et -25% d'ici 2035. Pour atteindre ces objectifs, la SNCF s'engage à pérenniser les actions de sobriété hydrique engagées à l'été 2023 et à les compléter de mesures techniques et financières dans le cadre de la politique globale de préservation de la ressource en eau.

Mise en conformité des réseaux humides

Initié en 2007 et prévu s'échelonner jusqu'en 2032, CEPIA (Conformité Eau Potable Incendie et Assainissement) est un programme de travaux de rénovation et de mise en conformité des réseaux humides des sites industriels de la SNCF. Les enjeux de ce chantier sont importants en termes d'environnement (évacuation des eaux industrielles), de sécurité (dispositifs incendie) et de santé (qualité de l'eau). Il nécessite un investissement d'environ **243 millions d'euros**, avec une priorisation des sites techniquement les plus à risques (65 sites concernés).

À fin 2023, 93 millions d'euros ont déjà été consacrés à ce programme (17 projets achevés).

Précision

Les consommations d'eau de la SNCF sont estimées sur la base des factures à 5,1 millions de m³/an (0,125% de la consommation nationale et 3,1% de la consommation du secteur industriel) pour un coût de 22,6 millions d'euros/an.



Épuisement des ressources : les matières (1/2)

Économie circulaire

La SNCF est une industrie consommatrice de matériaux, que ce soit pour l'entretien de son réseau, la construction de nouvelles gares ou bâtiments, le renouvellement du matériel roulant ou encore les équipements de ses salariés (ordinateurs, smartphones, tenues et équipements professionnels...). L'entreprise lutte contre l'épuisement des ressources et les impacts de sa production de matières et de déchets sur l'environnement et la biodiversité à travers trois démarches :

- Systématiser l'écoconception en agissant sur tout le cycle de vie des matériaux ou des projets.
- Allonger la durée de vie des produits, mieux réemployer, mieux réutiliser.
- Limiter et mieux gérer les déchets en les valorisant.

Pour renforcer sa politique, au-delà des cinq sociétés ferroviaires, le Groupe s'est doté d'une politique globale avec un cadre de référence applicable à toutes ses activités.

Zoom sur la valorisation des matériels roulants...

Pour mieux réemployer les composants de ses trains retirés du service, la SNCF réutilise les pièces détachées en bon état sur son parc en activité. Pour limiter et mieux gérer les déchets issus de ces trains en fin de vie, l'entreprise a mis en place des filières spécialisées qui assurent le démantèlement et la dépollution des matériels. Ainsi depuis 2021, 1 100 caisses de matériels roulants sont traitées chaque année, soit 55 000 tonnes par an de matériaux valorisés (l'équivalent d'un linéaire de 250 km).

...et du réseau ferré

Le réemploi des rails, du ballast, des traverses en bois et en béton permet d'économiser les ressources minérales et végétales tout en diminuant l'empreinte environnementale, car cela évite la phase d'extraction, forte consommatrice d'énergie et d'eau. L'économie circulaire permet aussi de lutter contre la raréfaction des métaux. Si les rails ne sont pas réemployés directement dans les nouveaux chantiers ferroviaires, ils sont refondus. Idem pour les traverses en béton, concassées pour une réutilisation dans le BTP, ou le ballast, valorisé en sous-couches routières. Pour le ballast et les traverses béton, SNCF Réseau développe une carrière artificielle à Miramas.

À terme, elle pourrait accueillir 200 000 tonnes de matières par an.



Objectif zéro déchet

non valorisé d'ici 2030
grâce à l'éco-conception,
le réemploi et la valorisation
des produits en fin de vie



Épuisement des ressources : les matières (2/2)



Traiter les risques internes et externes

Les engagements de GEODIS en faveur de l'économie circulaire se placent à deux niveaux :

- **Dans ses activités en propre**, les principes de l'économie circulaire sont appliqués à ses processus de production afin de limiter son recours aux ressources naturelles et le volume de déchets produits, et réduire ainsi son empreinte environnementale.
- **Dans les services délivrés à ses clients**, GEODIS met en œuvre des solutions de redéfinition des flux logistiques pour créer des boucles vertueuses, améliorant ainsi la gestion du cycle de vie et la seconde vie des produits. La société, qui dispose également de plusieurs centres de revalorisation de matériel dans le monde, reconditionne par exemple les produits électroniques en fin de vie, valorisant 99% des déchets électroniques que ses clients lui confient.



Surconsommation d'énergie et émissions de CO₂ (1/2)

Trajectoire Groupe de réduction d'émissions de CO₂e

Le train et les autres moyens de transport de grande capacité exploités par le groupe SNCF sont performants du point de vue environnemental, avec des coûts externes faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents et d'occupation de l'espace. Néanmoins, le Groupe entend rendre son modèle encore plus vertueux pour ses clients et ses salariés. En 2020, il a pris l'engagement auprès de l'agence des participations de l'État (APE), de réduire ses émissions de gaz à effet de serre sur le périmètre des scopes 1 et 2 en France :

- Moins 30% pour ses activités transport en 2030 par rapport à 2015.
- Moins 50% pour ses activités immobilières en 2030 par rapport à 2015.

Trois leviers de décarbonation

Pour respecter cette trajectoire, l'entreprise vise la réduction de sa consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation, en exploitant de nouvelles énergies moins carbonées, en optimisant les taux de remplissage des trains, en recourant à l'amélioration continue dans la conception et l'utilisation des matériels roulants et bâtiments. Son plan d'actions de réduction des émissions de gaz à effet de serre s'appuie sur trois leviers :

- **Sobriété énergétique.**
- **Efficacité énergétique.**
- **Changement de fluides énergétiques.**

Renforcé par un plan de sobriété en 2022 qui a permis, à fin 2023, une baisse de 7% de la consommation d'énergie pour l'ensemble des trains et bâtiments, et complété par des mesures sur le numérique responsable, ce plan d'actions s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). Il contribue à aider l'État dans sa lutte contre le changement climatique. Le Groupe publie ainsi chaque année un rapport de trajectoire carbone de ses activités en France.

La décarbonation de la chaîne d'approvisionnement

Pour décarboner ses achats de biens et de services, qui représentent 45% de ses émissions de gaz à effet de serre (74% en intégrant énergie et immobilisations), la SNCF s'emploie à mobiliser tous les acteurs concernés sur le sujet : fournisseurs, acheteurs... Résultat : en 2023, le personnel SNCF de la filière achat a été sensibilisé, un CODIR de pilotage Carbone Achats a lieu chaque trimestre et tous les appels d'offres à forts enjeux intègrent des critères liés aux émissions de gaz à effet de serre. En 2024, ces critères se généraliseront à l'ensemble des appels d'offres.

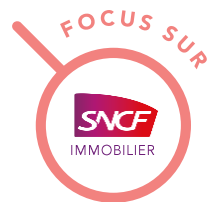
Energie propre avec la solarisation du foncier SNCF

Avec la création d'une filiale « SNCF Renouvelable » en juillet 2023, la SNCF devient productrice d'énergie solaire sur son vaste patrimoine foncier. Première consommatrice d'électricité industrielle en France, l'entreprise entend ainsi sécuriser 20% de la consommation actuelle des activités ferroviaires (horizon 2030) en recourant à une énergie décarbonée, à coûts maîtrisés.

*Le groupe SNCF consomme
17,3 térawattheures par an, dont
9,9 pour la traction électrique et
2,6 pour les bâtiments.*



Surconsommation d'énergie et d'émissions de CO₂ (bâtiments) (2/2)



Mise en conformité de la SNCF avec le décret tertiaire

Un programme d'investissements dédié à la rénovation énergétique des bâtiments a été initié en 2020 pour atteindre les objectifs exigés par « le décret tertiaire » sur le périmètre des cinq sociétés ferroviaires.

Ce décret prévoit à l'horizon 2030 la réduction de 40% de consommation d'énergie dans tous les bâtiments de plus de 1 000 m² par rapport à 2015.

Une enveloppe de 430 millions d'euros d'investissements est nécessaire pour atteindre cet objectif entre 2021 et 2030. Les travaux engagés dans ce cadre contribuent aussi à respecter la trajectoire Groupe de réduction d'émissions de CO₂. Résultat, en 2023, le programme d'investissement, associé au plan de sobriété de 2022, se traduit par :

- Moins **29%** des consommations d'énergie depuis 2017.
- Moins **33%** d'émissions de CO₂ depuis 2015.

(Accostage prévu à fin 2023. Chiffres non corrigés des effets climatiques).

Plan d'action sobriété

Pour améliorer son efficacité énergétique, GEODIS a lancé des audits sur ses sites en France et nommé des référents chargés de leur suivi.

Objectif : identifier les travaux d'amélioration les plus significatifs en termes de gains, comme le renforcement de l'isolation, et bâtir un plan d'action pouvant aller au-delà des obligations réglementaires (décret tertiaire notamment).

En outre, le déploiement du remplacement des éclairages classiques par des LED se poursuit. Le gain de consommation en migrant vers la technologie LED est de l'ordre de 30% minimum sur toutes les consommations d'électricité. En 2023, plus de 60% des surfaces bâties en France en sont équipées.



430 M€ d'investissements

sont nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le décret tertiaire sur la période 2021-2030.



Atteinte à la biodiversité

Éviter, réduire, compenser

Entreprise citoyenne et proche des territoires, le groupe SNCF conduit de nombreuses actions pour réduire l'empreinte environnementale de ses activités et préserver la biodiversité. La SNCF, en particulier, est en interaction directe avec une multitude d'écosystèmes, du fait de ses 28 000 km de lignes exploitées, de ses 3 000 gares ou de ses 25 000 bâtiments. Elle s'attache ainsi depuis plusieurs années à évaluer les enjeux biodiversité liés à sa chaîne de valeur et à renforcer ses engagements en conduisant des actions concrètes et mesurables afin de limiter l'empreinte de ses activités sur la biodiversité.

Dans ses projets de développement et de modernisation (réseau et bâtiments), la SNCF applique la démarche Éviter-Réduire-Compenser (ERC), à l'aide d'études préalables et de concertations avec des experts du domaine. L'entreprise privilégie l'évitement des milieux naturels les plus sensibles, en réduisant au maximum les impacts. Le cas échéant, des mesures de compensation sont mises en œuvre sur le long terme.

Des actions concrètes et mesurables pour réduire ses impacts

Pour la maintenance des voies ferrées, et dans quelques rares cas dans les dépendances vertes, SNCF Réseau recourt à des produits phytosanitaires pour des impératifs de sécurité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours et aussi de régularité. Néanmoins, depuis

fin 2021, conformément à son engagement, l'entreprise n'utilise plus le glyphosate, remplacé par des solutions alternatives de biocontrôle. En parallèle, SNCF Réseau déploie progressivement des techniques alternatives comme la pose de nattes anti-végétation sous les pistes, ou encore l'ensemencement choisi des voies de services avec un mélange d'espèces végétales adaptées, notamment dans les zones d'interdiction de traitement.

Stratégie nationale biodiversité

Dans le cadre de la Stratégie nationale biodiversité de la France, actualisée en 2023, la SNCF a engagé plusieurs actions pour :

- Faire évoluer ses modes opératoires vers une prise en compte encore renforcée de la biodiversité.
- Améliorer la préservation des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau et améliorer la préservation des continuités écologiques terrestres.

Des modes opératoires renforcés

Parmi les mesures de maîtrise de la végétation suivies par SNCF Réseau, figure le cadre opérationnel issu du dialogue avec les autorités locales et nationales. Il précise, par type de travaux, les consignes à respecter pour assurer la meilleure conciliation possible entre la réglementation des espèces et habitats protégés et l'obligation d'entretien et de sécurité du réseau ferré.

Restauration des continuités écologiques des cours d'eau

Dans son programme pluriannuel de restauration des continuités écologiques des cours d'eau (CECE), SNCF Réseau s'appuie sur un diagnostic de 1 644 ouvrages hydrauliques susceptibles d'impacter les cours d'eau classés prioritaires. Sur les 837 ouvrages déjà analysés, 763 sont conformes au regard des continuités écologiques et sédimentaires. Des travaux de mise en conformité ont été réalisés sur 10 d'entre eux et 12 autres sont en projet.

La SNCF, engagée dans Act4nature, a contribué à la nouvelle stratégie nationale biodiversité de la France.



04.

Procédures d'évaluation
régulière de la situation
des filiales, des sous-
traitants et fournisseurs
au regard des risques

Management des risques du groupe SNCF

Organisation générale

Le système de management des risques SNCF s'appuie sur les principaux standards français et internationaux (FERMA, ISO 31000, AMF 2010). Le Groupe ancre progressivement le management par les risques dans les processus de l'entreprise et le décline dans l'ensemble de ses entités. Pour cela, la direction du Management des risques du Groupe est garante d'une méthode et d'un référentiel communs à toutes les sociétés du Groupe.

Trois lignes de maîtrise : opérationnelle, fonctionnelle, audit

L'organisation générale du management des risques et du contrôle interne du Groupe s'appuie sur trois lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.
- Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.
- L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Méthodologie d'évaluation des risques liés au devoir de vigilance

La méthodologie déployée pour élaborer le plan de vigilance est conforme à celle utilisée pour la cartographie des risques propres au Groupe.

Elle s'organise autour de quatre étapes



01

L'identification des risques

de chaque société par le biais d'ateliers collaboratifs et d'entretiens afin de circonscrire l'univers des risques, de les contextualiser dans les activités, et de recenser les dispositifs de maîtrise existants pour faire face au risque.

02

L'évaluation des risques

à l'aide d'échelles spécifiques d'évaluation de l'impact, de la probabilité et de la marge d'amélioration de la maîtrise de ces risques, afin d'en obtenir une vision hiérarchisée en fonction de leur criticité.

03

La définition d'orientations et de plans d'actions

pour améliorer la maîtrise des risques, accompagnée d'un dispositif de suivi de l'avancement de ces plans d'actions.

04

Une revue régulière des risques

pour vérifier le déploiement des plans d'actions et s'assurer de leur efficacité, ponctuée par une actualisation annuelle de la cartographie du plan de vigilance.



Unification du cadre d'évaluation et mise en place du contrôle interne des risques liés au devoir de vigilance

Analyse des risques les plus critiques

Conformément aux attendus de la loi sur le devoir de vigilance dont le champ recouvre les « **atteintes graves** », seuls les risques jugés les plus critiques sont analysés dans le plan de vigilance.

Pour caractériser la notion d'atteinte grave au sens de la loi, le groupe SNCF centre son analyse sur les risques bruts susceptibles d'entraîner des conséquences irréversibles, ou dommageables et durables, pour les tiers, pour ses salariés ou pour l'environnement.

Dans un second temps, est évaluée l'efficacité des dispositifs de prévention et d'atténuation des risques déjà en place, pour in fine déterminer la marge d'amélioration, et prioriser les actions visant à renforcer la maîtrise de ces risques.

L'amélioration de la maîtrise des risques repose sur deux leviers :

- Des plans d'actions susceptibles d'agir directement sur les causes du risque ou d'en atténuer les effets.
- Des dispositifs de contrôle interne intégrés dans les processus, métiers et activités du Groupe.

Une méthodologie d'évaluation unifiée

Début 2023, la méthodologie d'évaluation des risques de vigilance a été alignée sur la méthodologie générale d'évaluation des risques majeurs du Groupe. Elle s'appuie dorénavant sur les mêmes critères, et intègre à la fois les impacts externes vis-à-vis des tiers et de l'environnement, et les impacts internes pour l'entreprise. En conséquence, la quasi-totalité des risques liés au devoir de vigilance est dorénavant traitée dans le cadre des exercices de cartographies des risques majeurs des sept principales sociétés du Groupe et d'une vingtaine de leurs filiales.

Actualisation de la cartographie des risques du plan de vigilance

Les risques traités dans le plan de vigilance, sont cartographiés au niveau de chaque société du Groupe et d'une sélection de leurs filiales évaluées les plus à risques.

Chacune des sept sociétés du Groupe est en responsabilité sur l'actualisation annuelle de ses risques « vigilance », qui sont intégrées à l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la direction du Management des Risques Groupe.

La consolidation des risques de ces entités permet de constituer la cartographie globale des risques vigilance du Groupe, et d'inventorier les principaux dispositifs de maîtrise et plans d'actions afférents.

Le périmètre couvert est susceptible d'être étendu à de nouvelles filiales, en fonction des résultats d'analyses approfondies, ou de nouvelles situations de risques qui pourraient être détectées :

- Par les trois lignes de maîtrise : opérationnel, contrôle interne, audits internes et externes.
- Ou par des signalements émanant de salariés ou de tiers.

Une vingtaine de filiales identifiées à risques sont déjà suivies dans ce cadre. Ce périmètre a été confirmé en 2023 et sera étendu en 2024.

Mise en place du contrôle interne des risques liés au devoir de vigilance

Courant 2023, un volet spécifique au « devoir de vigilance » a été intégré au plan de contrôle interne du Groupe pour s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité des dispositifs de maîtrise des risques activés par les sociétés et filiales du Groupe. Ce dispositif permettra de mesurer annuellement l'amélioration continue du management des risques dans les entités.

Évaluation des fournisseurs (1/4)

Maîtrise des risques RSE fournisseurs du groupe

Sa mise en œuvre s'appuie sur quatre piliers :

- L'identification des fournisseurs et des familles d'achats les plus à risques, s'appuyant sur l'analyse de sources externes (EcoVadis ...), les expertises internes sur les risques RSE et le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.
- L'engagement de tous les fournisseurs à respecter la « Charte de la relation fournisseurs et RSE » du groupe SNCF*, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions de la RSE en fonction des enjeux SNCF (cartographie des risques et montant de dépense).
- L'évaluation des tiers fournisseurs avant l'entrée en relation, au renouvellement des marchés et durant leur exécution.
- Le recours à des actions spécifiques de maîtrise des risques (mise sous surveillance, actions de remédiation, audits fournisseurs...) en cas d'alerte et/ou d'infraction avérée.

Ces principes sont appliqués par toutes les entités du groupe SNCF, qui les déclinent sur leur périmètre, selon des modalités adaptées à leur organisation, à leurs métiers et à leurs marchés.

Enrichissement de la procédure d'évaluation des tiers

En 2023, les principes d'un volet « devoir de vigilance » des évaluations ont été définis dans un référentiel commun aux cinq sociétés ferroviaires intitulé « Dispositif d'évaluation des Tiers » (action prioritaire du plan de vigilance 2023). Ces principes seront progressivement intégrés dans les procédures de chaque société, en complément des critères de probité déjà antérieurement pris en compte.

Mises en œuvre sur une base de plusieurs dizaines de milliers de fournisseurs actifs en 2023, ces nouvelles dispositions visent à identifier les fournisseurs à risques et à les évaluer. Ils conduisent si nécessaire à prendre les mesures préventives ou de précaution.



65,2%



C'est le volume de dépenses de la SNCF couvert, à fin 2023, par une évaluation de performance RSE Fournisseurs (35% fin 2022).

Ces démarches sont menées en cohérence avec un nouvel outil d'évaluation des tiers déployé en octobre 2023 sur six des sept sociétés du Groupe ; GEODIS projetant de mettre en place son propre outil d'ici fin 2024.

L'objectif est que toutes les sociétés du Groupe disposent d'une procédure d'évaluation des tiers complète validée par leur COMEX, sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et répondant aux exigences de la loi sur le « devoir de vigilance ». Cette action est en cours de déploiement et se poursuivra en 2024 pour couvrir tout le périmètre.

En 2023, les grilles de contrôle interne et d'audit interne ont été enrichies de questions spécifiques au devoir de vigilance. Ces nouvelles dispositions ont été mises en œuvre au cours du dernier trimestre dans les sept sociétés du Groupe et dans une vingtaine de leurs filiales, dans le but, notamment, d'évaluer la bonne application des procédures d'évaluation des tiers / fournisseurs par ces entités.

Précision :

Au travers des clauses contractuelles qui encadrent les relations avec ses fournisseurs ou prestataires, la SNCF attend de chacun, qu'il « (...) s'engage, tant pour lui-même, que pour l'ensemble des personnes sous sa responsabilité, ou agissant en son nom et pour son compte, (sous-traitant, intermédiaires...) dans le cadre de l'exécution du contrat et pendant toute sa durée d'exécution, à respecter l'ensemble des lois, réglementations et normes nationales et internationales afférentes aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes et à la protection de l'environnement, en France et dans tous les pays d'exécution du Contrat.(...) ».



Évaluation des fournisseurs (2/4)

Quatre piliers de l'évaluation RSE des fournisseurs

01 Cartographies des risques RSE des achats

Les cartographies des risques RSE des achats, établies par les directions des Achats des sociétés du Groupe, identifient de grandes familles d'achats à risques.

Ces démarches s'appuient notamment sur des données issues de la plateforme tiers EcoVadis, complétées par une veille pays et secteurs d'activités, qui permettent d'attribuer à chaque fournisseur évalué un profil de risque statistique, tenant compte des thématiques RSE qui lui sont propres. Ces approches sont enrichies par des expertises internes.

Les fournisseurs à risques élevés ou très élevés font l'objet d'analyses approfondies pouvant conduire à encadrer la relation contractuelle par des mesures spécifiques.

Principales familles d'achats à risques du Groupe



Travaux

Aménagement des gares, voies ferrées et infrastructures. Construction, rénovation et entretien des bâtiments.



Énergie

Électricité et combustibles de traction, gaz...

Fournitures et activités industrielles



Équipements d'alimentation des lignes électriques, matériels informatiques, métaux, bois, vêtements de travail, traitement des déchets.

Prestations de main d'œuvre



Transports routiers, commissionnaires de transport. Prestations nomades (gardiennage, nettoyage, intérim...).

02 Engagement des fournisseurs et prestataires

Les exigences vis-à-vis des fournisseurs sont définies au regard des enjeux et opportunités ressortant de la cartographie des risques.

Plusieurs dispositions relatives à la RSE doivent être considérées aux différentes étapes de la contractualisation avec les fournisseurs :

- Dans les cahiers des charges.
- À la sélection des candidatures.
- À la notation des offres.
- Dans les clauses d'exécution des contrats.

La SNCF s'est notamment fixé la règle de systématiser la prise en compte de critères RSE à hauteur minimale de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. En 2023, cette notation a couvert 60% des dépenses contractualisées (contre 52% en 2022).

Depuis 2012, la direction des Achats Groupe ainsi que les directions achats d'activités au sein de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF sont labellisées « Achats Responsables » et exigent de leurs fournisseurs qu'ils s'engagent à respecter la « Charte Relation Fournisseurs & RSE ». GEODIS et Keolis appliquent le même principe avec leurs propres chartes RSE auprès de leurs fournisseurs.

Par l'adhésion à ces chartes, qui font partie intégrante des pièces contractuelles, les sociétés du Groupe demandent à tous leurs fournisseurs et prestataires de s'engager à respecter les valeurs éthiques, sécuritaires et environnementales du Groupe, et à les faire respecter par leurs sous-traitants. Cela recouvre les standards des conventions internationales sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, en particulier dans les pays non-signataires des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT) où ils seraient amenés à travailler.

Le Groupe incite par ailleurs tous ses fournisseurs à faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant, et leur demande également de communiquer leur taux de fréquence des accidents au travail. Un bilan mensuel « Accidentologie Fournisseurs » est réalisé pour veiller à l'amélioration continue portée par les entreprises en matière de sécurité.

Évaluation des fournisseurs (3/4)

Le Groupe encourage les fournisseurs à mettre en place :

- Une politique de prévention et de maîtrise des risques et impacts RSE de leurs activités.
- Des systèmes de management des risques adaptés (environnement, projet, qualité/sécurité...).
- Toute initiative utile en matière d'économie circulaire, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de protection de l'environnement et de préservation de la biodiversité.

03 Procédure d'évaluation des tiers

La mise en œuvre d'une évaluation régulière des tiers, fournisseurs, prestataires et sous-traitants avec lesquels le groupe SNCF entretient une relation commerciale établie, s'organise sur la base d'une collecte d'informations. L'objectif est d'identifier et d'apprécier les risques pouvant résulter de l'entrée en relation d'affaires (ou la poursuite) avec les fournisseurs ressortant à risque élevé dans la cartographie des risques achats.

En règle générale, des évaluations sont effectuées avant que la relation ne soit formellement engagée. Elles sont mises à jour périodiquement en cours de relation, ou en cas d'évènements de nature à impacter le niveau de risque du tiers.

L'évaluation repose sur la cartographie des risques, selon les domaines considérés (défaillance financière, dépendance, probité et risques visé par le « devoir de vigilance »). Chaque profil impose la mise en place d'actions spécifiques de prévention des risques décidées, selon le niveau de risque détecté, après recours à l'expertise de la direction conformité de l'entité du Groupe concernée. Dans ce cadre :

- Les tiers classés à risque moyen font l'objet d'une évaluation simplifiée.
- Ceux présentant des risques forts, sont évalués de manière plus approfondie.

Certaines catégories de tiers font l'objet d'une vigilance renforcée en matière d'environnement, de sécurité, de santé des travailleurs ou de droits fondamentaux, mais aussi de corruption. Ce sont :

- Les entreprises mises en cause par une autorité européenne pour des infractions.
- Les tiers opérant dans un pays dont l'Indice de perception de la corruption est supérieur ou égal à 30 (corruption perception index – Transparency international).

L'évaluation des fournisseurs, prestataires et sous-traitants s'appuie sur des systèmes d'information (SI) tiers, experts du domaine évalué et sur des bases de données propres aux directions des Achats du Groupe. Déployé en 2023, un SI transverse au Groupe (hors GEODIS qui déploie son propre outil) permet de partager et de tracer l'ensemble des évaluations et d'en fluidifier la gestion. Cet outil permet :

- Une évaluation simple ou approfondie.
- Un workflow de gestion des escalades.
- Des prises de décision.
- Un suivi des plans d'actions et des relances.

Le contrôle du processus d'évaluation repose sur trois niveaux :

- Les opérationnels, qui assurent les évaluations.
- Les responsables de conformité ou autres responsables désignés (indépendants des opérationnels) qui vérifient la bonne exécution des contrôles par les opérationnels.
- L'audit interne, assurant que le dispositif d'évaluation des tiers est conforme aux exigences du Groupe et qu'il est efficacement mis en œuvre et tenu à jour. Un audit dédié est inscrit au plan d'audit 2023-2024.

Évaluation des fournisseurs (4/4)

04 Politique d'audit des fournisseurs

Les fournisseurs et prestataires peuvent être directement sollicités afin de démontrer la bonne mise en œuvre de la Charte Relation Fournisseurs & RSE ou d'un engagement contractuel RSE. À cet effet, la SNCF se réserve le droit de procéder - ou de faire procéder par une société tierce - à des audits relatifs au devoir de vigilance et à la lutte anti-corruption durant l'exécution du contrat, y compris, le cas échéant, sur le site d'assemblage du titulaire ou dans la chaîne de sous-traitance.

En cas de non-respect des obligations visées dans la charte ou de tout manquement contractuel, des mesures correctives sont prévues aux marchés. Elles peuvent aller jusqu'à l'exclusion du fournisseur des procédures de passation des marchés publics.

Par ailleurs, les produits et services achetés susceptibles de mettre en jeu la sécurité des personnes, sont évalués selon des critères de qualité/sécurité stricts. La SNCF recourt au besoin à un pôle d'auditeurs dédié au sein de ses directions Achats centralisées, habilitées à réaliser des audits spécifiques.

La SNCF procède à des investigations complémentaires et peut solliciter l'avis de la direction de la Conformité quand le soumissionnaire d'un contrat :

- Est un fournisseur établi ou exerçant dans des pays à risques.
- A subi des condamnations ou poursuites au cours des cinq dernières années.
- A fait l'objet de sanctions économiques ou financières de la société, de ses bénéficiaires ou filiales, en tant que personne physique ou morale.

Un objectif de systématisation du recours aux audits sociaux de fournisseurs sur sites, en prévention et en remédiation des risques.



Politique volontariste d'audits « sociaux » fournisseurs sur sites

Une série d'audits de ce type a été lancée fin 2022 par plusieurs sociétés du Groupe sur des marchés de prestations de main d'œuvre. Un retour d'expérience de ces audits a été réalisé courant 2023 et a confirmé la volonté du Groupe d'inscrire ces démarches dans une trajectoire d'amélioration continue de la gestion de la relation avec ses fournisseurs. Le groupe SNCF poursuivra cette politique auprès de ses fournisseurs, prestataires et sous-traitants, sur la base des principes et modalités définis en 2023 (action prioritaire du plan de vigilance 2023) qui sont à renforcer dans les procédures achats des sept sociétés. Il s'agit :

- De « Due diligences » en amont de la relation commerciale pour des fournisseurs à risque élevé, ou lorsque la SNCF est en situation de dépendance vis-à-vis d'un fournisseur.
- D'audits en cours de contrat pour des fournisseurs ou sous-traitants appartenant à une famille à risque ou opérant dans un pays à risques.
- D'audits suite à signalements ou alertes reçus par une ou plusieurs sociétés du Groupe, ou manquement potentiel ou avéré d'un fournisseur relatif au devoir de vigilance.

En 2024, conformément aux orientations de travail définies dans le présent plan (cf. page 9), ces audits seront soutenus par un suivi SNCF renforcé des conditions opérationnelles de réalisation des prestations de main d'œuvre, sur les sites ou les chantiers SNCF.

Ces audits s'appuient sur une refonte complète du clausier contractuel conduite en 2022 par les directions des Achats des sociétés du Groupe en lien avec la direction Juridique Groupe. Elle comprend notamment des clauses type de conformité sur le volet du devoir de vigilance permettant des audits en cours d'exécution du contrat.



05.

Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements

Dispositif d'alerte groupe accessible aux salariés et aux tiers

Plateforme unique de réception des alertes

Le groupe SNCF, dans le cadre de son engagement éthique, s'est doté dès 2011 d'un dispositif d'alerte éthique permettant à tous les salariés de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les atteintes graves relevant du devoir de vigilance.

Pour encourager et faciliter le dépôt d'un signalement par tout collaborateur SNCF ou une partie prenante externe, le Groupe a mis à disposition en 2022 une plateforme d'alerte en ligne : www.alerteethiquesncf.com, accessible 7j/7, 24h/24.

Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international. Elle est disponible en 12 langues*.

Ses modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la « loi Wasserman » (n° 2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte.

La plateforme a fait l'objet dès son lancement de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise. Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année.

Accès sécurisé et confidentialité renforcée

La plateforme d'alerte en ligne est hébergée et gérée par un prestataire externe européen spécialisé dans le recueil des alertes, dont les serveurs sont situés dans l'Union européenne. Le prestataire est soumis à des obligations strictes de confidentialité et de sécurité. Son niveau élevé de protection des données est certifié par un organisme indépendant.

La plateforme offre des garanties renforcées de confidentialité des échanges avec un membre de la direction de l'Éthique Groupe (DEG) via une boîte de dialogue protégée par un mot de passe unique, et externe à l'environnement informatique de la SNCF. Elle permet de déposer des alertes anonymes.

Au sein de la SNCF, la direction de l'Éthique Groupe (DEG) a été mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne. C'est elle qui reçoit et traite les alertes reçues par ce canal pour le compte de la SNCF, soit les cinq sociétés ferroviaires et leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs.

Un dispositif multi canal

Le dispositif d'alerte en ligne, déployé progressivement par chaque grande société du Groupe depuis fin avril 2022, est un canal alternatif aux canaux de signalements habituels des salariés au sein de l'entité concernée, que sont notamment : la ligne hiérarchique, les ressources humaines, les référents Alerte « Société » ou « Entité » ou encore le référent éthique.

Nouvelle organisation de la gestion, de l'allocation et du reporting des alertes

Procédure d'alerte révisée en 2023

La procédure d'alerte éthique de la SNCF a été mise à jour en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, mais également expliciter les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, liées au déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne.

La procédure est commune aux cinq sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Keolis et GEODIS ont chacune pour leur périmètre mis en place une procédure spécifique à leurs filiales ou entités contrôlées.

La procédure précise notamment les conditions de recevabilité des alertes et de protection renforcée des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux de la holding et des sociétés du périmètre ferroviaire. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées. La consultation des CSE de Keolis et GEODIS sur la mise à jour de cette procédure se déroulera au début de l'année 2024.

Évolution du management des alertes

En 2023, la multiplication des alertes et l'encadrement légal renforcé des alertes éthiques ont nécessité une adaptation de l'organisation au sein de chaque société du Groupe pour le recueil et le traitement efficace des signalements.

La direction de l'Éthique Groupe assure l'animation de réseaux de référents éthiques et de référents alertes, en proposant un partage de ressources documentaires, une boîte à outils, des formations, des sensibilisations, ou encore des conférences.

Vision consolidée des alertes aux bornes du Groupe

La direction de l'Éthique Groupe rend compte annuellement de la globalité des signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers dans le cadre de la publication de son bilan annuel sur le site corporate SNCF.

Pour ce faire, elle s'appuie sur :

- Les données de la nouvelle plateforme, qui permet d'obtenir une vision consolidée aux bornes du Groupe.
- Un reporting quadrimestriel des alertes recueillies par les sociétés auprès de la DEG (mis en place à compter de 2023).



Reporting et partage d'information avec les instances dirigeantes et les partenaires sociaux

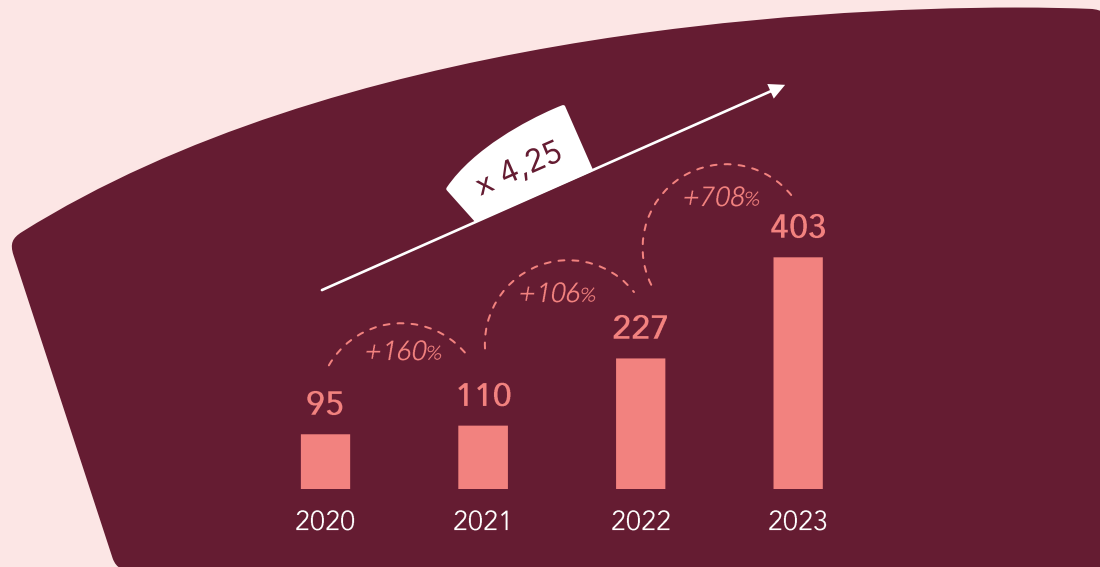
La direction de l'Éthique Groupe a partagé ainsi l'évolution du management des alertes et le bilan consolidé des alertes 2022 auprès :

- Des instances dirigeantes (COMEX Groupe, COMEX de chaque société, comité CNRG & RSE du conseil d'administration)
- Des partenaires sociaux (concertations bilatérales annuelles avec les organisations syndicales représentatives sur les alertes dans le cadre de la présentation du plan de vigilance, des présentations annuelles au comité de Groupe et au Comité d'entreprise européen).

Ces présentations sont l'occasion de partager les tendances fortes et signaux faibles, par entité ou par nature de problématique, de diffuser les enjeux éthiques et de promouvoir le dispositif d'alerte.

Montée en puissance du dispositif d'alerte

+ de 78% d'augmentation des alertes reçues par la DEG
entre 2022 et 2023



Le bilan consolidé des alertes 2023 aux bornes du Groupe sera publié dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe, accessible sur le site corporate sncf.com.

Connaissance du dispositif d'alerte en progression*




64%  (+12 pts par rapport à 2022)

des salariés connaissent le nouveau dispositif d'alerte éthique du Groupe.

Confiance dans le traitement des sujets de discrimination*

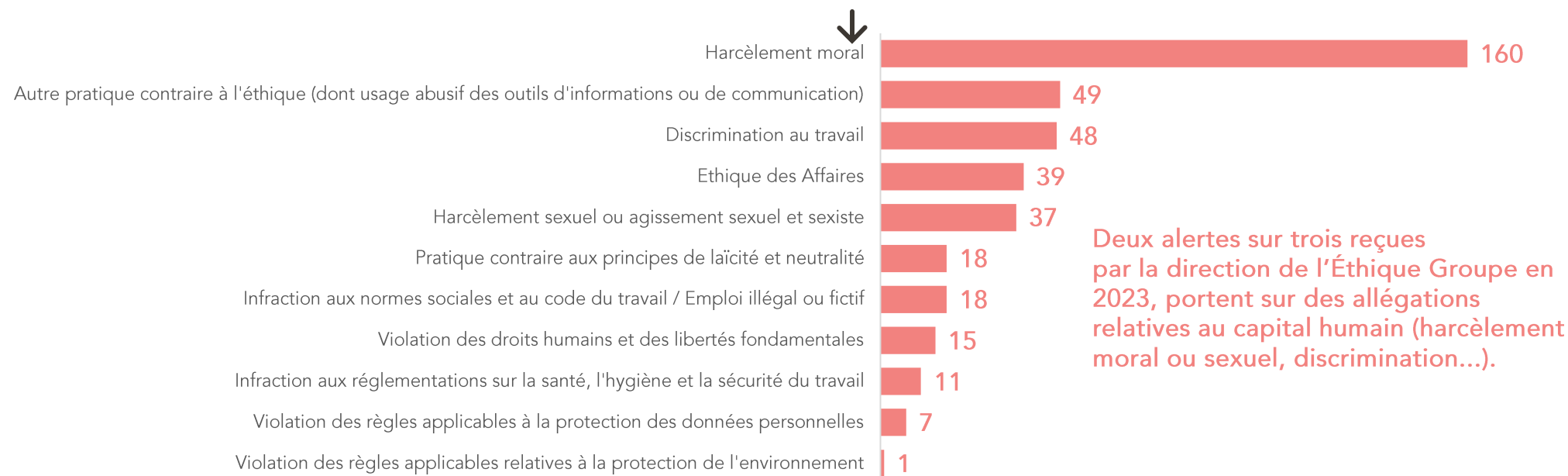


84%  (+3 pts par rapport à 2022)

des salariés ont le sentiment qu'un signalement lié à une discrimination serait pris en considération par le Groupe.

Répartition des alertes reçues par la DEG par catégorie

403 alertes reçues par la DEG en 2023...



Toutes les alertes reçues ne sont pas recevables et/ou avérées.



Focus domaine vigilance

Parmi les alertes reçues en 2023 par la DEG, émergent les thématiques :

- Environnement / santé sécurité au travail : des signalements ont notamment permis au Groupe d'engager un dialogue avec les fournisseurs et prestataires concernés et de mettre en place un accompagnement spécifique (ex. : audits sociaux de fournisseurs).
- Agissement sexuel et sexiste : dans le contexte de libération de la parole, le nombre de signalements sur le sujet représente près d'une alerte sur 10 et est multiplié par trois en 2023 par rapport à 2022. Depuis 2021, 55 conseils de discipline ont été organisés, à l'issue desquels 19 radiations ou licenciements ont été prononcés.



06.

Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité

Structuration du pilotage des plans d'actions

Suivi des plans d'actions

Les actions relevant du plan de vigilance font l'objet d'un suivi en fonction d'objectifs et d'indicateurs clés de performance définis, à l'occasion de revues régulières avec les principales directions fonctionnelles et d'appui du Groupe.

Retour d'expérience sur les travaux menés depuis le premier plan de vigilance

Les travaux du plan de vigilance s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue mis en œuvre d'un exercice à l'autre avec les référents « devoir de vigilance » des sociétés du Groupe. Ces travaux favorisent l'ancrage du devoir de vigilance (DV) dans les processus de l'entreprise et permettent d'élaborer collectivement la trajectoire du Groupe.

L'alignement du référentiel méthodologique d'évaluation des risques DV sur celui des risques majeurs du Groupe garantit la cohérence, et simplifie l'animation des cartographies des risques en vigueur au sein du Groupe, en s'appuyant sur le système d'information et de gestion des risques du Groupe.

Partage de bonnes pratiques et communication

L'adhésion du groupe SNCF à l'association « Entreprise pour les Droits de l'Homme » (EDH), depuis 2021, permet de partager les meilleures pratiques avec d'autres grands groupes français pour la prise en compte des droits humains. En 2024, la SNCF recourra aux outils de sensibilisation proposés par EDH pour l'animation interne de sa nouvelle politique droits humains adoptée fin 2023. Les cadres dirigeants et cadres opérationnels continueront à bénéficier de formations à l'évaluation d'impacts droits humains.



5

actions prioritaires
engagées en 2023
qui continueront
d'être déployées
en 2024

Compte-rendu des actions prioritaires du plan de vigilance 2023 et perspectives 2024 (1/3)

Structuration du management des risques liés au devoir de vigilance poursuivie en 2023

Retour sur les deux premiers plans de vigilance du Groupe

Les travaux initiés dans le cadre du premier plan de vigilance du Groupe (publié en février 2022) se sont poursuivis en 2023. Ils ont permis de simplifier le pilotage des risques « vigilance », en l'inscrivant dans les processus de management des risques majeurs du Groupe. Ainsi, à fin 2023, les risques « vigilance » sont quasiment tous intégrés aux cartographies des risques majeurs des sept sociétés du Groupe. La vingtaine de filiales identifiées à risques « vigilance » en 2022 a été étroitement associée à ce processus.

En complément, un dispositif de contrôle interne (contrôle de niveau 2), dédié au devoir de vigilance et comprenant quatre questions clés, a été déployé au cours du second semestre 2023.

L'objectif est d'évaluer annuellement le niveau de maturité du management des risques « vigilance » des sociétés et de leurs filiales. L'audit interne Groupe s'est aligné sur ces dispositions pour les transposer dans le cadre de ses audits d'entités/filiales (contrôle de niveau 3).

Bilan global de la mise en œuvre des cinq actions prioritaires du plan 2023

Les cinq actions prioritaires inscrites au plan de vigilance 2023 ont toutes été mises en œuvre, grâce à des travaux collectifs menés dans des ateliers associant les référents « devoir de vigilance » et différents contributeurs des sept sociétés du Groupe. Les processus et modes opératoires issus de ces travaux seront consolidés en 2024, voire déployés sur un périmètre élargi à d'autres filiales du Groupe, en fonction de l'approfondissement des analyses de risques qui pourront être menées.

Perspectives et priorités du plan de vigilance 2024

Après deux premiers exercices centrés sur la définition et la mise en œuvre des dispositifs de maîtrise et de pilotage du devoir de vigilance du Groupe, les mesures aujourd'hui mises en place permettent d'ancrer le devoir de vigilance dans les processus du Groupe. En conséquence, deux grandes orientations sont définies pour 2024 :

- **Conforter les avancées réalisées et renforcer l'ancrage du devoir de vigilance**, en poursuivant la mise en œuvre des actions prioritaires engagées en 2022 et 2023.
- **Concentrer les travaux d'amélioration continue de 2024 sur le suivi opérationnel de la réalisation des prestations de main d'œuvre** ; la sous-traitance concentrant une part tendancielle croissante des risques observés dans nombre de grandes entreprises.

Les travaux menés sur les deux dernières années mettent en lumière, en effet, la nécessité de déterminer la manière dont le devoir de vigilance du groupe SNCF doit s'exercer au plus près du terrain.

L'objectif est de mobiliser les managers opérationnels directement en charge du pilotage de prestataires, pour réévaluer et compléter les dispositifs de maîtrise des risques déjà en place.

Compte-rendu des actions prioritaires du plan de vigilance 2023 (2/3)

Retour sur la mise en œuvre des cinq actions prioritaires définies pour le plan de vigilance 2023

Ces actions, qui s'inscrivent dans la trajectoire de progrès pluriannuelle établie dès le premier plan de vigilance du groupe SNCF, ont toutes été mises en œuvre. Les objectifs fixés ont été atteints et sont dorénavant intégrés au fonctionnement des entités. Leur déploiement se poursuivra au fil des prochains exercices.

Rappel et bilan de ces cinq actions :

01

Poursuivre l'ancrage du devoir de vigilance dans la gouvernance et le pilotage des sociétés du groupe SNCF

Les résultats d'une enquête menée auprès des membres des conseils d'administration et de surveillance des sept sociétés du Groupe font ressortir des besoins d'information et de sensibilisation complémentaires dans certaines sociétés. En réponse, des dispositifs et outils adaptés, définis à l'issue des ateliers de travail de 2023, seront construits, proposés et déployés en 2024.

Ces outils ont également vocation à s'adresser à un public plus large, et seront conçus pour pouvoir être adaptés à un public interne de salariés cadres et opérationnels au sein des différents métiers de la SNCF.

02

Élargir l'évaluation des tiers et des fournisseurs à l'ensemble des risques relevant du devoir de vigilance

L'objectif des travaux conduits dans le cadre de cette action était de compléter les procédures d'évaluation des tiers des sociétés du Groupe, centrées sur la probité, par des outils complémentaires d'évaluation RSE répondant aux exigences du devoir de vigilance.

Un questionnaire spécifique d'évaluation des fournisseurs sous l'angle du devoir de vigilance a été élaboré. Il viendra compléter les évaluations de probité fournies par le nouveau progiciel d'évaluation des tiers déployé dans les sociétés du Groupe au second semestre 2023 (cf. point 4.3). En complément, un outil spécifique, mis en œuvre par la direction des Achats Groupe, permet un suivi dynamique et évolutif des familles d'achats à risques RSE, selon les natures d'activités et les pays d'implantation des fournisseurs.

03

Finaliser la trajectoire d'audits « sociaux » de fournisseurs sur sites et en poursuivre le déploiement

Les fondamentaux permettant d'asseoir une trajectoire d'audits ont été mis en place. Ils fourniront les bases pour réaliser une moyenne d'un à trois audits annuels par société à compter de 2024. Ces audits constituent l'un des recours possibles pour répondre à d'éventuels signalements ou alertes qui pourraient survenir dans le cadre des relations fournisseurs. Un cahier des charges standardisé a été élaboré et un panel de prestataires externes identifié, pour faciliter l'initialisation de ces audits et les déclencher de manière réactive. Les clauses légitimant le recours à ces audits dans les contrats d'achats restent à déployer sur le périmètre de Keolis.

Compte-rendu des actions prioritaires du plan de vigilance 2023 (3/3)

04 Signer et mettre en œuvre la politique « droits humains » du Groupe

Un texte de politique droits humains a été soumis à l'approbation des Présidents des sept sociétés du Groupe qui l'ont signé le 11 décembre 2023, au lendemain de la journée mondiale des Droits de l'homme.

Ce texte reprend, dans un document unifié sur le périmètre du Groupe, les principaux engagements déjà affichés de longue date par les sept sociétés.

Le texte de cette politique est accessible sur le site [sncf.com](https://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/politique-droits-humains-groupe%20-sncf.pdf) via le lien suivant : medias.sncf.com/sncfcom/pdf/politique-droits-humains-groupe%20-sncf.pdf

Plusieurs actions de sensibilisation ciblées sur certains métiers du Groupe seront conduites en 2024. Ces actions répondront aux deux grandes orientations définies pour le présent plan de vigilance (cf. page 72).

05 Mettre en place une veille prospective des risques liés au devoir de vigilance

Un processus de traitement structuré et de gouvernance globale des événements significatifs au regard du devoir de vigilance a été formalisé et validé à l'issue des ateliers de travail conduits en 2023. Ce processus, inspiré du traitement des événements de sécurité (procédure « J+1 / M+1 ») sera mis en œuvre conjointement avec la direction de l'Éthique Groupe (DEG) et la direction Juridique et Conformité Groupe. Il a été conçu en cohérence avec la nouvelle procédure de traitement des alertes éthiques mise en place par la DEG courant 2023 (cf. point 5).

Consolider la gouvernance du devoir de vigilance dans les sociétés du Groupe, et inscrire le pilotage par les risques dans les processus opérationnels.



Santé et sécurité des personnes

Catégorie de risque	Indicateur	2023	2022	2021
SSP1 RISQUES CLIMATIQUES	Evènements de gravité 4 et + avec cause climatique *	6	2	2
	[nouvelle échelle EPSF – cf. explication page 21]			
SSP2 SÉCURITÉ D'EXPLOITATION [5 SOCIÉTÉS FERROVIAIRES]	Evènements de gravité 4 et +	483	484	nd
	Accidents ferroviaires graves *	1	0	3
	Millions de trains.km *	447	465	434
	Accidents de transport de marchandises dangereuses avec perte de confinement des produits transportés *	7	5	6
	Evènements de gravité 4 et + consécutif à un acte de malveillance *	1	3	3

SSP3 - Investissements (M€) [5 sociétés ferroviaires]	2023	2022	2021
Sécurisation des passages à niveau *	37,5	56,8	55,4
Sécurisation voies et quais en gare *	9,2	17,1	5,5
Sécurisation des emprises ferroviaires (clôtures) *	8,1	6,3	10,8
Réduction du patrimoine amianté	73	63	-

Catégorie de risque	Indicateur	2023	2022	2021
SSP3 SÉCURITÉ DES PERSONNES [5 SOCIÉTÉS FERROVIAIRES]	Accidents graves de personne suite à intrusion dans les emprises *	39	66	41
	Atteintes graves aux personnes (clients et salariés) dans les trains et les gares – [année civile]	6 681	6 424	7 035
	Accidents graves aux passages à niveau *	24	12	16
SSP4 SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Taux de fréquence – [Cinq sociétés ferroviaires]	14,5	14,5	15,5
	Taux de fréquence – [Keolis]	24,3	24,4	27,5
	Taux de fréquence - [GEODIS]	10	10,5	12,2
	Accidents du travail avec blessures ou décès sur périmètre opérationnel (yc. prestataires et hors directions) *	786	738	939
	Accidents du travail avec arrêt – [GEODIS]	850	860	882
	Maladies professionnelles reconnues liées à l'amiante – [Cinq sociétés ferroviaires]	41	68	52
SSP5 TERRORISME	Interventions de la police pour bagage ou objet abandonné – [Cinq sociétés ferroviaires]	3 681	4 218	5 877

* Source SNCF Réseau – Nota : les accidents « graves » s'entendent avec blessés graves ou décès – nd : non disponible

Droits humains et libertés fondamentales

Catégorie de risque	Indicateur	2023	2022	2021
DH1 RISQUES PSYCHOSOCIAUX [5 SOCIÉTÉS FERROVIAIRES]	Diagnostics RPS réalisés	7 960	7 546	7 063
	Plans d’actions RPS validés ou en cours de validation	4 140	4 076	6 300
DH2 HARCÈLEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES * [5 SOCIÉTÉS FERROVIAIRES]	Atteintes envers les clients	1 697	1 630	1 629
	Atteintes envers les salariés	429	334	342
DH3 RSE DES FOURNISSEURS – ÉTHIQUE DES ACHATS [5 SOCIÉTÉS FERROVIAIRES, SAUF AUTRE INDICATION]	Part du montant d'achats couvert par une notation des offres RSE à 20%	60%	52%	36%
	Part des dépenses auprès de fournisseurs évalués RSE- [Keolis]	51%	44%	37%
	Performance RSE des fournisseurs (note sur 100)	64,6	58,6	57,4
	Nb. de fournisseurs cartographiés à risques « vigilance » (nouvel indicateur)	5	5	-
	Pourcentage de fournisseurs évalués ayant fait l’objet d’un arbitrage formel (nouvel indicateur)	65%	-	-
	Nb. de fournisseurs sous "red flag"	41	65	22
	Nb. d’audits qualité/sécurité fournisseurs sur site (yc. travaux)	327	288	352
	Nb. d’audits « sociaux » sur site fournisseurs réalisés – [groupe SNCF]	-	8	-

Les achats du Groupe en 2023

27,2 Md€
d’achats au total
pour les sept
sociétés
du Groupe

dont sociétés ferroviaires

15,7 Md€ d’achats
dont 95% en France

19 004
fournisseurs

59,8/100
Note moyenne de la performance
RSE des fournisseurs

42 M€
d’achats solidaires

22% de PME ou TPE
en montant d’achats (hors Fret)

Les achats c’est...
240 803 emplois soutenus en
France**

* Source : direction de la sûreté du Groupe SNCF – ** données 2022 tirées d’une étude d’évaluation de l’empreinte territoriale des achats.

Environnement

Catégorie de risque	Indicateur	2023	2022	2021
ENV1, 2, 3, 4 MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL	Couverture des systèmes de management environnemental (SME) au sein du Groupe			
	Sites industriels ferroviaires certifiés ISO 14001	95%	95%	88%
	Ets SNCF Réseau couverts par un SME	54%	39%	31%
	Keolis : % du CA couvert ISO14001	60%	58,6%	50%
	GEODIS : % sites couverts ISO14001	33%	32%	35%
ENV1 REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	Evènements environnementaux significatifs (source HSE Perform) – [cinq sociétés ferroviaires]	14	13	-
	Quantité totale de déchets dangereux produits (kilotonne)	106	67,6	75,2
	Keolis : % déchets dangereux valorisés	83%	82%	76%
ENV2 GESTION DES RESSOURCES NATURELLES	Consommation d’eau Groupe (millions m³)	8,7	8,0	8,0
ENV3 CONSOMMATION D’ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Consommation d’énergie Groupe (GWH)	17 305	18 103	16 428
	Émissions CO2e Groupe (kTCO2e)	3 158	3 372	2 961

INVESTISSEMENTS

[5 sociétés ferroviaires]



ENV2 PROGRAMME CEPIA DE RÉNOVATION DES RÉSEAUX HUMIDES DES ACTIFS INDUSTRIELS DES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES (CF. PAGE 52)	93 M€ investis depuis 2007 > sur une enveloppe globale de 243 M€ à l'horizon 2032
ENV3 PROGRAMME DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS POUR MISE EN CONFORMITÉ AU DÉCRET TERTIAIRE (CF. PAGE 56)	430 M€ de 2021 à 2030



retrouvez-nous sur
www.sncf.com



Contact

engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr

Mise en page

Agence Novaty

Crédits photos

Page 1 : Sébastien Godefroy – Page 4 : Letizia LeFur – Page 10 : Alex Profit – Page 12 : Matthieu Raffard – Page 13 : Matthieu Raffard – Page 17 : Sébastien Godefroy – Page 18 : Yann Audic – Page 36 : Sébastien Godefroy – Page 46 : Maxime Huriez – Page 48 : Alex Profit – Page 51 : Alex Profit – Page 54 : Alex Profit – Page 58 : Matthieu Raffard – Page 65 : SNCF Médiathèque / P. Olivain – Page 70 : Sébastien Godefroy – Page 71 : Letizia LeFur – Page 74 : Matthieu Raffard

