



PLAN DE VIGILANCE 2022 DU GROUPE SNCF



Sommaire

1. Préambule	3	6. Environnement	34
1.1. La loi sur le devoir de vigilance appliquée au groupe SNCF		6.1. Description des risques d'atteintes graves	
1.2. Périmètre et champ d'application de la loi		6.2. Synthèse des risques d'atteintes graves	
1.3. Le modèle d'affaires du groupe SNCF		6.3. Actions de prévention ou d'atténuation	
1.4. Des engagements éthiques et sécurité de longue date		6.4. Enjeux et données clés	
2. Concertation avec les parties prenantes	8	7. Fournisseurs	41
2.1. Comité des parties prenantes et instances de gouvernance RSE		7.1. Description des risques d'atteintes graves	
2.2. Une démarche partagée avec les organisations syndicales du Groupe		7.2. Synthèse des risques d'atteintes graves	
		7.3. Actions de prévention ou d'atténuation	
		7.4. Enjeux et données clés	
3. Cartographie des risques liés au devoir de vigilance	11	8. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité	51
3.1. Le management des risques majeurs du Groupe		8.1. Synthèse des mesures à mettre en œuvre	
3.2. Méthodologie spécifique appliquée aux risques liés au devoir de vigilance		8.2. Dispositifs de suivi et d'évaluation	
3.3. Cartographie globale des risques d'atteintes graves identifiés			
4. Droits humains et libertés fondamentales	15	9. Mécanisme d'alerte	54
4.1. Description des risques d'atteintes graves		9.1. L'alerte professionnelle jusqu'en 2021	
4.2. Synthèse des risques d'atteintes graves		9.2. Déploiement en 2022 d'une nouvelle plateforme pour le Groupe	
4.3. Actions de prévention ou d'atténuation			
4.4. Enjeux et données clés			
5. Santé et sécurité des personnes	22		
5.1. Description des risques d'atteintes graves			
5.2. Synthèse des risques d'atteintes graves			
5.3. Actions de prévention ou d'atténuation			
5.4. Enjeux et données clés			

01. Préambule



1.1 La loi sur le devoir de vigilance appliquée au groupe SNCF

Depuis 2020, la structure et le statut de la SNCF ont évolué, passant de trois Épic et leurs filiales, à un nouveau Groupe Public Unifié (GPU) composé d'une société mère, à laquelle sont directement rattachées cinq sociétés filles.

La loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 sur le devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre s'applique au groupe SNCF, après deux ans d'exercice dans sa nouvelle configuration. Un délai lui a en effet été accordé suite à la mise en place de la réforme ferroviaire au 1^{er} janvier 2020 ⁽¹⁾.

C'est donc en février 2022 que la société nationale SNCF SA publie son premier plan de vigilance couvrant trois catégories de risques :

- Les droits humains et les libertés fondamentales.
- La santé et la sécurité des personnes.
- L'environnement.

Ce programme de travail vise à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves qui pourraient résulter des activités du groupe dans ces trois domaines de risques. Le périmètre couvert par cet exercice est celui de la société mère et de ses filiales, de leurs fournisseurs, prestataires et sous-traitants, en France et à l'étranger.

Précision : le plan de vigilance est publié dans le rapport financier annuel 2021 du groupe SNCF, à la suite de la Déclaration de Performance Extra-Financière (DPEF).

[En savoir plus >](#)

Les travaux engagés par la SNCF en 2021 sur le devoir de vigilance s'inscrivent dans une vision plus globale et internationale des enjeux de conformité RSE, qui intègre aussi les 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 »).

Parmi les leviers d'amélioration identifiés dans le cadre du plan de vigilance la SNCF concentrera ses actions, en 2022, sur les axes suivants :

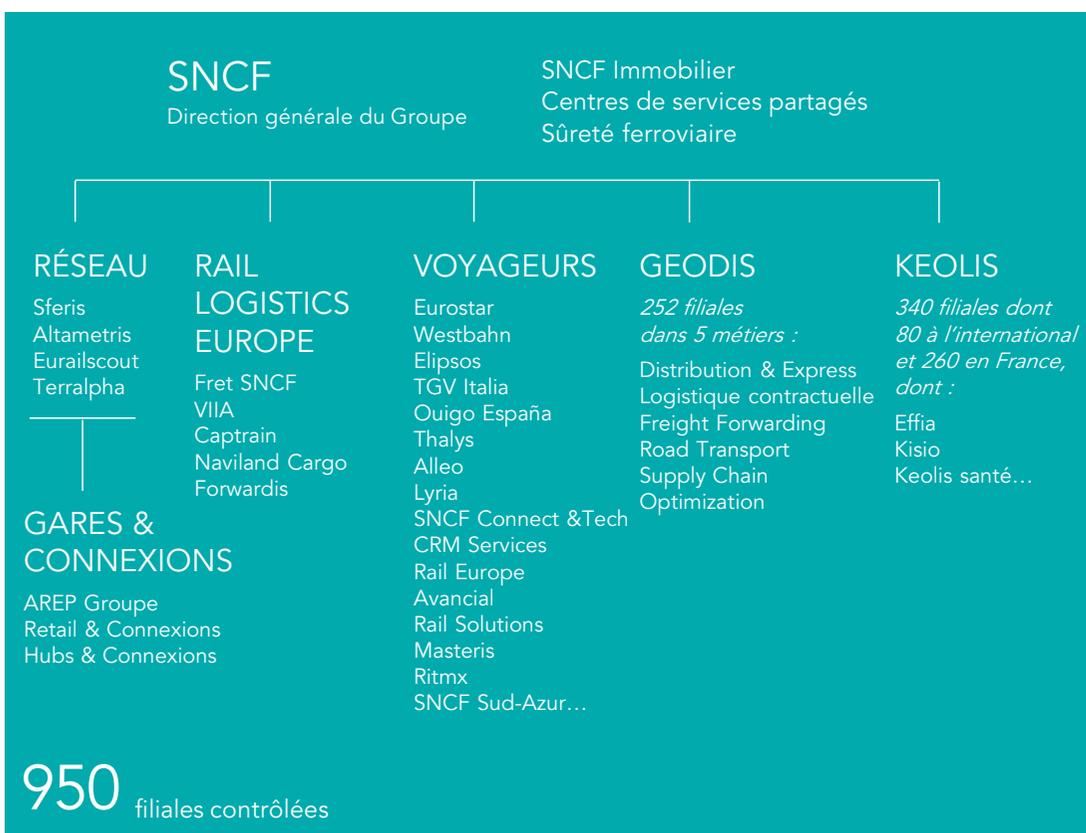
- Harmoniser les différentes approches des risques existantes au sein du Groupe.
- Renforcer les remontées d'analyses des risques depuis les filiales, via les audits internes et le contrôle interne des achats.
- Intégrer le devoir de vigilance dans les dispositifs de contrôle interne du Groupe.
- Unifier les dispositifs d'alerte professionnelle existants au sein du Groupe dans un nouveau système étendu à l'ensemble des filiales.
- Déployer un programme de sensibilisation aux risques sur les droits humains

Le plan de vigilance 2023 rendra compte de la mise en œuvre de ces actions et établira le programme de travail de l'année suivante.

(1) en application de l'article 22 IV de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF.

1.2 Périmètre et champ d'application de la loi

La nouvelle structure du groupe public unifié SNCF depuis le 1er janvier 2020



Données clés du Groupe

RÉSEAU

28 000 km de lignes
95 000 ha d'emprises ferroviaires
1 700 chantiers majeurs
8,3 Md€ d'achats

15 000 passages à niveau
3 000 gares totalisant 10 M de m²
et 10 M de visiteurs / jour

15 000 départs de trains / jour

RAIL LOGISTICS EUROPE

36 Mds de tonnes. km de marchandises transportées / an
370 000 unités de transport intermodal (UIT) acheminées / an
Présence dans 10 pays
0,9 Md€ d'achats

GEODIS

303 plateformes logistiques
7,127 M m² d'entrepôts
855 218 containers en maritime
3 818 camions en flotte propre
Présence dans 168 pays
52% du CA à l'international
7,1 Md€ d'achats

VOYAGEURS

880 M de voyageurs en 2021
35 technicentres en France
15 200 agents du Matériel qui entretiennent
17 000 trains du Groupe
5,0 Md€ d'achats

KEOLIS

452 km de lignes de métro
1 034 km de lignes de Tram
6 000 km de lignes ferroviaires
15 réseaux ferroviaires
23 000 bus exploités dont 4 600 à énergies alternatives
Présence dans 16 pays
23 000 fournisseurs
1,9 Md€ d'achats

En France :

Consommation d'énergie du Groupe
14 000 GW
Emissions GES : 2 556 kt de CO₂e

8,5 M de m² de bâtiments
20 000 ha de foncier

1.3 Le modèle d'affaires du groupe SNCF

Ressources

Organisationnelles

- > Un Groupe unifié depuis le 01/01/2020
- > 5 sociétés et 2 filiales stratégiques : Geodis et Keolis
- > 3 activités : transport de voyageurs, transport de marchandises & logistique, gestionnaire d'infrastructure
- > Une entreprise verticalement intégrée

Industrielles

- Infrastructures :**
 - > 28 000 km de lignes dont 2 700 LGV
 - > 3 000 gares
 - > 2^e propriétaire foncier : 8,2 M m² de bâtiments industriels et tertiaires dont technicentres
- Logistique :**
 - > 7,1 M m² d'entrepôts de stockage Geodis
 - > 3 818 camions en flotte propre

Humaines

- > 270 000 salariés dont 23% à l'international
- > 150 métiers aux expertises diversifiées
- > 26% de femmes

Financières

- > 168 Mds€ d'immobilisations corporelles brutes (infrastructures, matériel roulant, immobilier...)
- > 36,3 Md€ de dette (26,3 Mds€ au 01.01.2022)
- > Financement : 3^e émetteur de Green Bonds en France, 6^e à l'international. Les Green Bonds financent 30% des investissements du groupe dédiés à l'infrastructure et au matériel roulant depuis 2016

Ancrage dans les territoires

- > Des partenaires sur tout le territoire (État, régions)
- > 23 000 fournisseurs (dont 16 000 PME), pour 14 Mds€ d'achats et charges externe

Environnementales

- > 16,4 TWh d'énergie consommée dont 9,4 TWh pour la traction ferroviaire

Digital

- Volume de données annuelles produites :**
 - > 216 jeux de données en ligne
- Un écosystème digital :**
 - > 350 start-up
 - > 37 partenariats actifs en 2021
 - > 26 brevets
 - > 20 000 km de fibre optique



Raison d'être

Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable



Ambition pour 2030

Être en 2030 l'entreprise d'utilité publique reconnue comme championne en Europe des mobilités durables, pour les voyageurs comme les marchandises, avec un cœur de métier ferroviaire et un marché de référence, la France.

4 lignes de force



Humain



Territoires



Environnement



Innovation & numérique

Stratégie RSE du groupe

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

Création de valeur

Pour nos clients : passagers / chargeurs



Passagers :

- > 15 M de voyageurs quotidiens en France et à l'international
- > 88,4% de régularité
- > 76% de clients satisfaits toutes marques confondues
- > 80 à 90 % des voyageurs de 2019 de retour sur les lignes du quotidien et longue distance
- > Transformation des outils digitaux avec le déploiement de SNCF Connect (fév. 2022)



Chargeurs :

- > 170 000 chargeurs dans le monde servis
- > Retour à 85% de l'activité FRET
- > +28% de CA chez Geodis par rapport à 2020

Pour les salarié(e)s



- > 11 600 recrutements en CDI en France
- > 8% de la masse salariale investie en formation dans l'activité ferroviaire
- > 27% des cadres issus du collège maîtrise
- > Taux de fréquence des accidents du travail : 20,77 pour 1 000 000 heures travaillées
- > Taux de gravité des accidents du travail : 1,75 pour 1 000 heures travaillées

Financières / pour l'actionnaire



- > 34,8 Mds€ (+15%) de chiffre d'affaires dont 1/3 à l'international
- > Cash Flow Libres de -0,7 Md€ en 2021 contre -2,8 Mds€ en 2020
- > Réduction de la dette de 1,9 Md€
- > Financement : un taux de 0,6% par maturité moyenne de 28 ans
- > A1+ : notation Vigeo Eiris
- > AA- : notation S&P
- > Aa3 : notation Moody's
- > A+ : notation Fitch

Pour les AO et nos territoires



- > 5,7 Mds€ d'investissement annuel dans le réseau, dont 2,1 Mds€ financés par SNCF
- > + de 230 000 emplois soutenus en France
- > 15,8 Mds€ de création de valeur, soit 0,6% du PIB national

Pour la planète



- > Moins de 1% des émissions du secteur des transports pour 10% de voyageurs et marchandises transportés
- > Économie circulaire : 97,7% des rails retirés sont recyclés en aciérie et 2,3% sont réemployés

1.4 Des engagements éthiques et sécurité de longue date

Sans attendre les obligations légales, le groupe SNCF s'est attaché de longue date à agir sur les trois catégories de risques visés par la loi sur le devoir de vigilance.

Depuis 2003, le Groupe s'engage à respecter pleinement les 10 principes du Pacte Mondial des Nations unies (« Global Compact ») 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 17 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 »).

Des chartes formalisent également ces engagements vis-à-vis des collaborateurs, clients et fournisseurs du groupe, notamment :

- La charte éthique.
- La charte de la relation fournisseurs et RSE.

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de ses clients et de ses collaborateurs, le groupe SNCF structure sa politique de sécurité autour du programme « PRISME »⁽²⁾, commun à toutes les entités du groupe ferroviaire depuis 2015. La sécurité environnementale y est intégrée au même titre que la santé-sécurité au travail et la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Pour plus de détails, voir DPEF § 1.5

(2) Proactifs Risques Interfaces Simplifiées Managériales Equipements (Programme d'excellence sécurité).

Enfin, le projet d'entreprise « Tous SNCF », démarche lancée en 2020 par le président-directeur général de la SNCF pour définir et mettre en œuvre la stratégie 2020-2030 du Groupe, fixe les ambitions stratégiques pour l'ensemble des filiales et entités opérationnelles du Groupe.

La RSE y figure comme l'un des leviers de performance globale, de compétitivité et d'attractivité du groupe SNCF.

Les objectifs de la stratégie RSE du Groupe, lancée en 2021, 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.

Pour traduire ces ambitions, le groupe SNCF s'est doté fin 2021 d'une nouvelle raison d'être, en conclusion des travaux du projet d'entreprise « Tous SNCF ».

Pour plus de détails, voir DPEF § 1.3 & 1.4



2. Concertation avec les parties prenantes

2.1 Comité des parties prenantes (CPP) et instances de gouvernance RSE

La gouvernance du Groupe a intégré depuis le 22 septembre 2021 un Comité des parties prenantes du groupe SNCF, en complément des instances de concertation déjà en place. Cette évolution s'inscrit dans le cadre de la réforme ferroviaire de 2020, conformément à l'ordonnance relative à la gouvernance de SNCF du 3 juin 2019.

Le CPP est composé de 16 membres désignés pour trois ans renouvelables (décret n° 2019-1384 du 17 décembre 2019).

Présidé par le PDG du Groupe, ce Comité 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.

Le Comité des parties prenantes a été consulté lors de l'élaboration du plan de vigilance.

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

Par ailleurs, l'élaboration du plan de vigilance a fait l'objet de plusieurs présentations, échanges et relectures avec les instances de gouvernance du Groupe.

LES INSTANCES DE GOUVERNANCE DES SUJETS RSE



Organisations
syndicales
représentatives



Conseil
d'administration
du Groupe



Nouveau Comité
des Parties
prenantes



CNRG & RSE : comité des
nominations, des rémunérations
et de la gouvernance et RSE



CACR : comité
d'audit, des comptes
et des risques



Comité de la
conformité groupe



COMEX
Groupe



Comité des
présidents

Direction de l'Engagement social, territorial et environnemental
(DESTE) : pilote du projet « Plan de Vigilance »

Pour plus de détails, voir DPEF § 2.

2.2 Une démarche partagée avec les organisations syndicales du Groupe

La démarche « plan de vigilance » menée tout au long de l'exercice 2021 avec la contribution des sept sociétés du Groupe a été présentée par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) et la direction Éthique Groupe en novembre 2021 aux quatre organisations syndicales représentatives de l'entreprise, à l'occasion de réunions bilatérales de concertation, ainsi qu'aux membres du Comité de Groupe lors d'une réunion plénière.

Une information sur la démarche a également été réalisée en décembre 2021 au Comité d'Entreprise Européen.

Les organisations syndicales se sont montrées intéressées par les thématiques abordées, qu'il s'agisse du projet de plan ou de la plateforme de réception de alertes. Elles ont toutes exprimé le souhait d'être associées au suivi de ce plan en 2022.

Les sujets abordés avec les organisations syndicales ont été analysés et, le cas échéant, intégrés au plan de vigilance en 2022.

Précision :

La loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance dispose en son article 1 :

« 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 [...]

Il comprend les mesures suivantes :
[...]

« 4° Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société ;

« 5° Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité.

03. Cartographie des risques liés au devoir de vigilance



3.1 Le management des risques du groupe SNCF

Trois lignes de maîtrise

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

- Le management opérationnel des entités (1^{ère} ligne) définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.
- Les directions fonctionnelles des sociétés (2^e ligne) exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.
- L'audit interne (3^e ligne) apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Chacune des sociétés est placée en responsabilité sur la gestion des risques et le contrôle interne de son périmètre, incluant ses filiales.

Le management des risques est animé et piloté, au sein du Groupe, par la direction du Management des Risques, entité de la direction Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRA2S).

Le contrôle interne est animé et piloté par la direction du Contrôle Interne, entité de la direction Financière du Groupe.

La direction de l'Audit Interne du Groupe veille par ailleurs à coordonner son action avec les autres fonctions d'assurance et de contrôle du Groupe, management des risques, contrôle interne, éthique, conformité, ainsi qu'avec la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE).

Pour plus de détails, voir rapport de gestion § 4

Gouvernance spécifique du plan de vigilance

Le plan de vigilance du groupe SNCF est piloté par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE).

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 société mère. Elle a notamment pour mission d'animer et de piloter les risques extra-financiers du Groupe, en collaboration avec la direction du Management des Risques et avec l'appui des trois lignes de maîtrise au sein des sociétés et filiales du Groupe.

Le référentiel des risques RSE du Groupe fondé sur l'étude de matérialité (actualisation programmée en 2022), s'enrichit désormais du travail de cartographie des risques réalisé pour le plan de vigilance.

Au premier trimestre 2021, la DESTE a mis en place une gouvernance projet dédiée pour piloter et animer l'élaboration et la mise en œuvre du plan de vigilance, en relais avec les responsables conformité et les managers des risques de chaque société, et avec l'appui méthodologique de la direction du Management des Risques Groupe.

3.2 Méthodologie spécifique appliquée aux risques liés au devoir de vigilance

Le traitement des risques du plan de vigilance

La méthodologie déployée pour élaborer le plan de vigilance s'inspire de celle utilisée pour la cartographie des risques propres au Groupe. Elle s'organise autour de quatre étapes :

- **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.
- **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.
- **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.
- **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.

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 présent plan de vigilance.

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

Des échelles spécifiques d'évaluation de la criticité et de la probabilité de survenance de ces risques ont été définies, en cohérence avec la méthodologie de management des risques du Groupe.

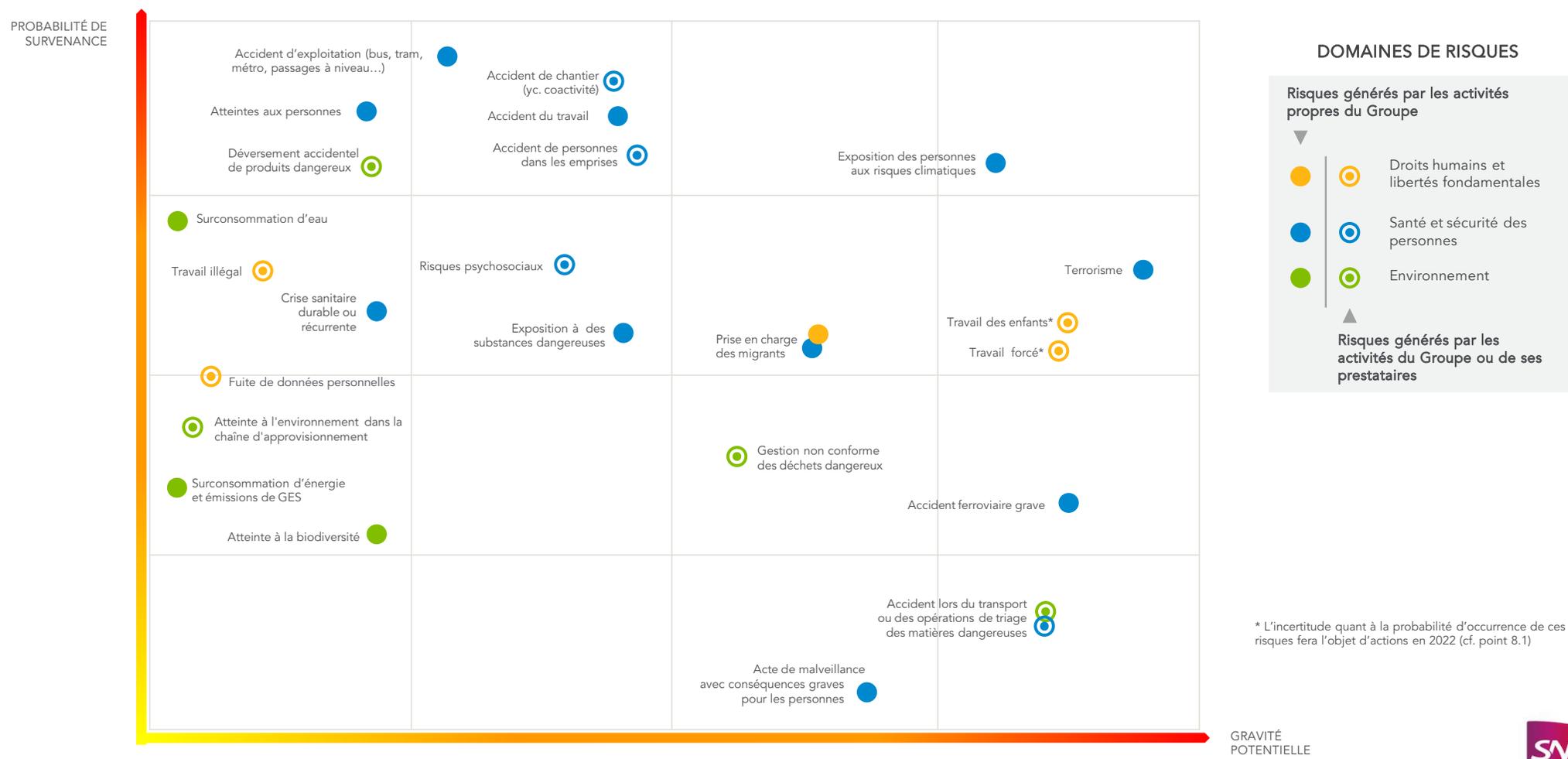
L'évaluation tient compte des dispositifs de prévention et d'atténuation des risques déjà en place, et pouvant le cas échéant être encore renforcés.

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

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

Précision : certains risques peuvent relever d'un ou plusieurs des trois domaines de risques du devoir de vigilance. Ils ne sont toutefois traités qu'une seule fois dans la suite du plan, selon que leur nature dominante relève davantage des droits humains et libertés fondamentales, de la santé et sécurité des personnes, ou de l'environnement.

3.3 Cartographie globale des risques d'atteintes graves identifiés





04. Droits humains et libertés fondamentales

4.1 Description des risques d'atteinte grave

Nature des risques potentiels

Les risques susceptibles de porter gravement atteinte aux droits humains et libertés fondamentales sont de deux ordres :

- **Les risques qui engagent la responsabilité directe des filiales** du Groupe, en particulier dans les pays considérés à risques au regard de l'indice composite « ESG »⁽³⁾ (environnement, social, gouvernance). Cet indice englobe dans une mesure unique les trois domaines de risques : droits humains, santé et sécurité des personnes, environnement (cf. carte page 21).
- **Les risques relatifs aux relations commerciales** du groupe SNCF établies avec ses fournisseurs, prestataires et sous-traitants, dans des familles d'achats et/ou des zones géographiques à risques identifiées (cf. page 46).

Deux natures de risques

Les risques qui engagent la responsabilité directe des filiales

Les potentiels risques d'atteinte aux droits humains (mais aussi à la santé et à la sécurité des personnes et à l'environnement) qui sont directement générés par les activités des filiales contrôlées des sept sociétés du Groupe sont aujourd'hui abordés par le biais de deux sources existantes :

- **Les audits internes** (thématiques ou d'entités) réalisés dans les filiales du groupe. Tout particulièrement pour les audits d'entités, sont concernées toutes les filiales : elles sont auditées de manière récurrente, dans un cycle de quatre à sept ans, selon l'importance de leur activité. Dans la pratique, une cinquantaine de missions d'audit interne sont réalisées chaque année par la direction de l'Audit Interne Groupe, dont une dizaine d'audits d'entités.
- **La cartographie des risques de corruption**, pour laquelle un processus spécifique de remontée d'informations a été mis en place en 2019, conjointement par la direction Juridique et Conformité, et la direction du Management des Risques du Groupe. Ce processus sera progressivement élargi au champ des risques relatifs au devoir de vigilance.

Pour plus de détails, voir DPEF § 2.2

(3) : source « Global Risk Profile

04. Droits humains et libertés fondamentales

4.1 Description des risques d'atteinte grave

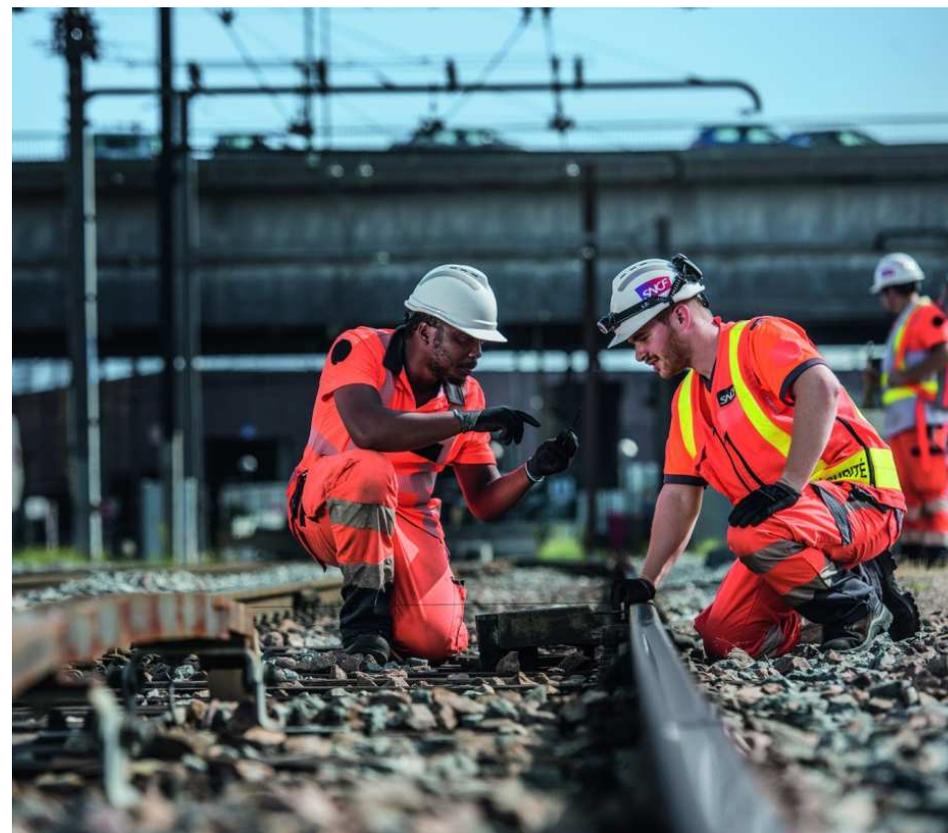
Les risques liés aux relations avec les fournisseurs

Sur le périmètre des sociétés ferroviaires du Groupe, ces risques sont relativement limités, considérant que 94% des 13 milliards d'euros d'achats effectués par ces sociétés en 2021, le sont auprès de fournisseurs dont le siège est établi en France.

Une défaillance, ou un comportement non conforme d'un fournisseur, prestataire ou sous-traitant aux principes éthiques du Groupe, ne sauraient pour autant être totalement écartés. C'est pourquoi la direction des Achats du Groupe a mis en place dès le début des années 2000 plusieurs mesures destinées à prévenir et à réduire ces risques (cf. les quatre axes décrits page 45).

Par ailleurs, les sous-filiales des sociétés du Groupe sont responsables et autonomes dans la conduite de leurs achats. Le contrôle des sept sociétés principales du Groupe sur la bonne application par leurs filiales (rangs 3 ou supérieurs) des principes généraux de gouvernance des achats édictés par la SA SNCF, sera renforcé à compter de 2022. Pour ce faire, de premières orientations et actions ont été définies et seront mises en œuvre dans le cadre de ce plan de vigilance (cf. page 52).

Ces dispositions sont détaillées au chapitre 7 du présent plan de vigilance.



4.2 Synthèse des risques d'atteintes graves (1/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
TRAVAIL DES ENFANTS	Recours au travail de mineurs par une filiale à l'étranger, directement ou via un prestataire. Exemple : travail intérimaire, ou emploi de migrants dans le secteur logistique.	Non-respect des valeurs éthiques du Groupe.	Accidents graves, maladies graves ou handicaps. Conditions de vie inacceptables. Défaut de scolarisation.	
TRAVAIL FORCÉ	Recours au travail forcé par une filiale à l'étranger (directement ou via un prestataire) ne garantissant pas le respect des droits et libertés fondamentales ou l'intégrité physique et psychologique des salariés.	Réglementation locale du travail en deçà des standards SNCF (classement pays dégradé du point de vue de la corruption ou de l'état de droit). Contrôle déficient des agences d'intérim ou prestataires de services lors de la mise à disposition de personnel externe.	Accidents graves, maladies graves ou handicaps. Atteinte à la libre circulation ou à la liberté d'expression des personnes. Durée et conditions de travail inacceptables.	Audits internes des filiales. Cartographie des risques de corruption. Remontée des analyses de risques depuis des filiales ciblées (pays et/ou activités à risques). Enquêtes de la direction de l'Ethique Groupe.
TRAVAIL ILLÉGAL	Recours au travail dissimulé ou au travail clandestin par une société du Groupe en France ou à l'étranger – personnel intérimaire ou contrat local (transport routier, BTP, entretien des voies, prestataires de nettoyage ou de gardiennage...).	Absence de procédure RH de contrôle de l'âge du personnel. Contrôle déficient d'une société du Groupe.	Accidents de travail graves. Non-respect des règles de sécurité, de l'amplitude horaire, absence de formation, défaut de rémunération, absence de protection sociale, harcèlement... Conditions d'emploi favorisant le dumping social. Salaire décent non assuré.	Renforcement 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.

Synthèse des risques d'atteintes graves (2/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
PRISE EN CHARGE DES MIGRANTS	Intrusion de groupes de migrants dans les emprises ferroviaires ou sur les voies. Trafic de migrants à l'insu d'une filiale opérant dans le transport et la logistique de marchandises.	Utilisation clandestine des services de transport du Groupe pour rejoindre d'autres pays (UE, UK, Pays de l'Est...). Méconnaissance des risques et des usages du chemin de fer. Insuffisance des procédures de sûreté ou de contrôle d'accès.	Accidents graves de personnes avec blessés ou décès.	Mesures spécifiques de la Sûreté ferroviaire en lien étroit avec les services de l'État et des forces de l'ordre. Démarches managériales auprès des agents de sûreté. Sécurisation des transports routiers de marchandises.
FUITE DE DONNÉES PERSONNELLES	Fuite accidentelle de données personnelles dont la gestion est confiée par la SNCF à un prestataire ou sous-traitant de services informatiques ou de vidéoprotection.	Faible de protection des systèmes d'information de la SNCF ou de l'un de ses prestataires. Cyberattaque.	Données clients, salariés ou fournisseurs divulguées ou compromises.	Le recours à des prestataires ou sous-traitants pour la gestion de données à caractère personnel fait l'objet d'un accord spécifique portant sur la protection des données. Les traitements à risques de la SNCF sont soumis à des études d'impact sur la vie privée des personnes. En complément à ces dispositions, les mesures mises en œuvre dans le cadre de la politique de la sécurité des systèmes d'informations (PSSI), ont jusqu'à présent permis de ne déplorer aucune conséquence grave liée à une fuite de données personnelles, que celle-ci soit du fait de la SNCF ou de l'un de ses prestataires.

4.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Dispositifs prévus dans le cadre du présent plan

Dans la continuité des mesures déjà engagées, cinq types d'actions seront lancés en 2022 pour améliorer la connaissance et le traitement des risques sur les droits humains au sein du Groupe :

- 1. La mise en œuvre d'un processus de remontée des analyses de risques** des sous-filiales contrôlées des sept sociétés du Groupe, dans les trois domaines de risques du devoir de vigilance. Cette action s'inscrira dans une trajectoire d'amélioration à trois/cinq ans, et concernera en priorité les sociétés implantées dans des pays considérés à risque du point de vue des droits humains, et plus largement de tous les risques en lien avec le devoir de vigilance. Des actions de remédiation spécifiques pourront être envisagées au cas par cas si les résultats de ces analyses le justifiaient.
- 2. L'affirmation par toutes les sociétés du Groupe des principes de gouvernance** des achats devant s'appliquer à leurs filiales, avec un contrôle effectif de la bonne application des règles définies par le Groupe.
- 3. La mise en œuvre effective et progressive d'audits de sites de fournisseurs** ou prestataires, pour ceux ayant recours à la sous-traitance de tout ou partie de leur production dans des pays considérés à risques. Ces actions s'inscriront dans une trajectoire d'amélioration à trois/cinq ans (cf. chapitre 7 page 49).
- 4. Un enrichissement des points de contrôle des audits d'entités** appliqués par la direction de l'Audit Interne du Groupe lors des missions réalisées dans les filiales des sociétés du Groupe.

5. Le suivi du déploiement du programme « SNCF Humain » pour les salariés du Groupe, acté par le président-directeur général de la SNCF en 2021, définissant les lignes générales d'une politique des droits humains à l'échelle du Groupe.

LES PRIORITÉS « SNCF HUMAIN » POUR 2022

L'ouverture à la concurrence sur le marché voyageurs, une trajectoire économique exigeante, la volonté de doubler d'ici 10 ans le transport ferroviaire pour répondre à l'urgence climatique sont autant d'enjeux qui demandent des efforts d'adaptation aux salariés de l'entreprise, de surcroît dans une période de crise sanitaire qui perdure.

Pour accompagner les agents au quotidien, le PDG de la SNCF a lancé un programme d'envergure articulé autour de quatre volets, correspondant aux quatre dimensions de la vie des salariés :

- Le respect du salarié en tant qu'individu.
- L'épanouissement du salarié dans son collectif de travail.
- La possibilité pour le salarié se projeter vers l'avenir au sein du Groupe.
- L'implication du salarié dans la vie citoyenne, en lien avec la responsabilité sociale de l'entreprise.

Une gouvernance spécifique au niveau des présidents des sociétés ferroviaires est mise en place en janvier 2022, pour assurer le suivi et l'avancée des 10 chantiers qui constituent ce programme.

Les ambitions du programme SNCF Humain sont également partagées avec les organisations syndicales représentatives.

Pour plus de détails, voir DPEF § 8.1

4.4 Enjeux et données clés

Présence du groupe SNCF dans les pays dont le niveau de risque est considéré moyen à très élevé au regard de l'indice « ESG »

Au 31/12/2021 :

59 filiales sur 955

CA
1,4 Md€ soit 3,9 % du CA du Groupe

Effectif
8 652 soit 3,2% des effectifs

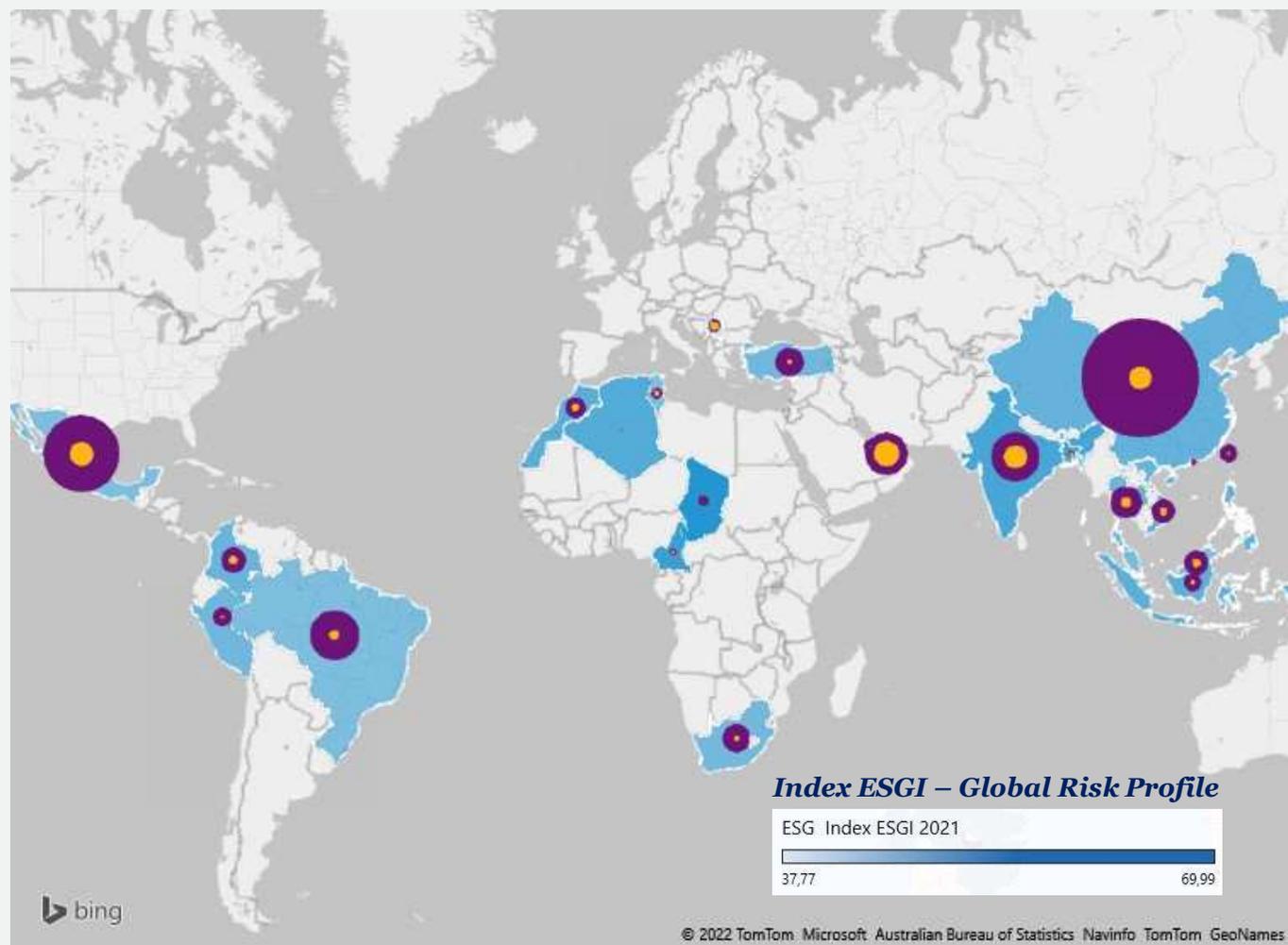
L'indice ESG

Assurant une couverture de 179 pays et territoires, l'Indice composite ESG (ESGI) mesure les risques liés à l'environnement, aux droits de l'homme et à la santé & sécurité des personnes en s'appuyant sur 65 variables.

Les résultats par pays sont présentés sur une échelle allant de 0 à 100 (0 correspondant au risque minimum et 100 au plus élevé).

Source : Global Risk Profile

[En savoir plus >](#)





05. Santé et sécurité des personnes

5.1 Description des risques d'atteinte grave

La sécurité est l'un des fondamentaux de la SNCF et la priorité absolue qu'elle se fixe à l'égard de ses clients. Elle fait l'objet d'une politique générale du Groupe.

La sécurité, inhérente à toutes les activités du groupe SNCF, est ancrée dans tous ses métiers. C'est pourquoi de très importants moyens sont déployés chaque année pour prévenir tout risque d'accident.

Quatre grandes catégories de risques ont été identifiés :

1. Les risques directement liés à l'exploitation des différents modes de transports opérés par le Groupe, et en premier lieu le risque d'accident ferroviaire.

2. Les risques relatifs à la santé et à la sécurité au travail des salariés ou prestataires du groupe SNCF. Cela inclut les accidents de travail dans des contextes industriels (par exemple les chantiers de renouvellement des voies ou les sites de maintenance du matériel roulant), mais aussi l'exposition à des substances dangereuses (produits chimiques, amiante...), ou encore les risques psychosociaux dans un contexte de transformation profonde du Groupe.

L'amélioration de la sécurité et de la santé des salariés est un axe de progrès permanent des conditions de travail. L'objectif constant du Groupe est « zéro mort, zéro accident grave ».

L'enjeu est donc de développer une culture sécurité proactive s'appuyant sur un leadership sécurité élevé.

Pour plus de détails, voir DPEF § 8.4

3. Les risques d'accident ou d'atteintes aux personnes dans les emprises ferroviaires ou dans les transports (accidents de passages à niveau, électrification, insécurité dans les trains, les bus ou les métros...).

4. La quatrième catégorie regroupe trois risques de natures hétérogènes qui ne relèvent pas directement de la responsabilité de la SNCF, mais qu'elle subit. Elle se doit néanmoins de les prendre en compte dans le déroulement de ses activités afin de préserver la santé et la sécurité de ses clients.

- **Le risque climatique** : le secteur des transports est l'un de ceux où les enjeux d'adaptation au changement climatique sont les plus forts. Le groupe SNCF est confronté à une multiplication d'événements climatiques intenses et parfois inopinés, qui peuvent affecter l'intégrité des infrastructures ferroviaires et avoir des conséquences sur les circulations. SNCF Réseau intègre ces nouveaux paramètres climatiques dans ses processus pour améliorer la résilience de la voie, des installations électriques, des ouvrages d'art tels que les ponts ferroviaires. SNCF Voyageurs a aussi engagé des travaux sur la résilience de ses trains, notamment au travers du projet « TGV M », en lien avec ses fournisseurs.

Pour plus de détails, voir DPEF § 6.

- **La crise sanitaire** : en 2021, la circulation active de la COVID-19 a conduit la SNCF à poursuivre au quotidien l'intégration et l'adaptation des protocoles sanitaires dans toutes les activités du Groupe, tant pour ses salariés que pour les voyageurs.

5.1 Description des risques d'atteinte grave

- **Le risque terroriste et les actes de malveillance** : en 2021, le risque terroriste reste élevé en France comme à l'international et les modes opératoires sont aujourd'hui plus diffus. Les gares et les trains peuvent être des cibles. Incidemment, la problématique des « bagages abandonnés » prend une ampleur qui pouvait difficilement être anticipée, générant des suspensions d'exploitation fréquentes et des évacuations, avec des risques liés aux mouvements de foules inhérents à ce type d'opérations.

Enfin, pour lutter contre des cyberattaques toujours plus nombreuses, le groupe SNCF a choisi de miser aussi bien sur la prévention que sur la réactivité. Sa stratégie, à la fois défensive et offensive, vise à éviter tout arrêt de production et à garantir une circulation des trains à 100% sécurisée.

Une culture sécurité proactive



5.2 Synthèse des risques d'atteintes graves (1/4)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	Exposition des clients, salariés et prestataires à des événements climatiques extrêmes impactant les services de transports ou les gares.	Difficulté de définition de trajectoires d'adaptation au changement climatique. Défaut de résilience des installations, infrastructures, gares et matériel roulants.	Impact sur la circulation des trains et des autres modes exploités par le Groupe.	Mise en œuvre d'une gouvernance spécifique (Comité spécialisé du conseil d'administration du Groupe) – cf. rapport sur le gouvernement d'entreprise intégré au rapport de gestion 2021. Programmes d'amélioration de la résilience des infrastructures et des matériels roulants exploités.
TERRORISME	Acte terroriste touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par la SNCF.	Contournement des dispositifs de surveillance en place.	Blessés graves ou décès.	La SNCF engage de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sûreté des voyageurs. L'ensemble des missions relevant de la sûreté est réalisé en partenariat étroit avec les forces de l'ordre, Police nationale et Gendarmerie nationale.
CRISE SANITAIRE DURABLE OU RÉCURRENTÉ	Crise sanitaire durable ou récurrente. Exemple : vagues successives de pandémie (COVID-19).	Difficulté d'application ou efficacité partielle des protocoles prévus ou envisageables. Non-respect des mesures recommandées par les autorités sanitaires.	Contagiosité hors de contrôle.	Poursuite de la mise en œuvre et suivi des mesures déployées dans le cadre de la crise sanitaire pour adapter les dispositifs de protection des clients, salariés et prestataires aux vagues successives de la COVID, en lien avec les autorités sanitaires.
ACCIDENT FERROVIAIRE GRAVE	Accident ferroviaire grave avec nombreuses victimes et blessés.	Défaillance technique, humaine ou organisationnelle, ou événement exogène au système ferroviaire affectant la sécurité des circulations.	Blessés graves ou décès.	Mise en œuvre de la politique de sécurité du Groupe et du programme PRISME (cf. page 29) dans toutes les sociétés exploitant le mode ferroviaire. Certificat sécurité des sociétés exploitantes.

Synthèse des risques d'atteintes graves (2/4)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
ACCIDENT MAJEUR D'EXPLOITATION	Accidents graves aux passages à niveau ferroviaires. Accident grave d'exploitation touchant les autres modes de transport du Groupe (bus, tramway, métro).	Non-respect des règles de sécurité par les usagers de la route empruntant les passages à niveau. Défaillance technique des matériels roulants, véhicules, ou infrastructures. Organisation inadaptée, ou erreur humaine dans l'application des procédures de sécurité.	Blessés graves ou décès.	Politiques, programmes et plans d'actions sécurité déclinés dans toutes les sociétés du Groupe. Politique de suppression progressive des passages à niveau menée en concertation avec les collectivités territoriales. En 2021, action de communication nationale grand public sur les risques routiers au franchissement des passages à niveau.
ACCIDENT LORS DU TRANSPORT OU DES OPÉRATIONS DE TRIAGE DES MATIÈRES DANGEREUSES	Accident lors du transport ou des opérations de triage des matières dangereuses avec fuite de produit toxique dans l'air.	Déraillement d'un ou plusieurs wagons transportant des matières dangereuses sur un site de triage ou en ligne, avec perte de confinement des produits transportés, du fait de la SNCF ou de l'un de ses prestataires ou sous-traitants.	Atteintes respiratoires des salariés et riverains.	Application de normes de maintenance spécifiques sur voies de service, visant à réduire le risque de déraillement de wagons de matières dangereuses. Etudes prospectives sur l'analyse des risques en ligne, par repérage des itinéraires des trains et identification des volumes et de la nature des marchandises transportées, en vue d'adaptations locales de l'exploitation. Formation spécifique des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
ACTE DE MALVEILLANCE AVEC CONSÉQUENCES GRAVES POUR LES PERSONNES	Dégradation volontaire de matériels entraînant des atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients. Exemples : vol de câbles, cyberattaque...	Contournement de la sécurisation des accès aux emprises ou aux systèmes d'information, vol de matériaux ou composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter la circulation des trains ou des autres modes exploités par le Groupe.	Blessés graves ou décès.	Équipes de la Sûreté Ferroviaire déployées sur l'ensemble du territoire national. Agents formés, assermentés, agréés et armés. Outre la sécurisation des trains et des gares, ils assurent aussi la surveillance des lignes, en recourant notamment à des technologies nouvelles. Adaptation en continu les mesures de cybersécurité.

Synthèse des risques d'atteintes graves (3/4)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
ACCIDENT DE PERSONNE DANS LES EMPRISES	Heurt par une circulation ferroviaire ou par un bus. Accident survenant dans les emprises de métros ou tramways. Électrisation d'un agent SNCF, d'un salarié prestataire, d'un client, sur les voies ou en gare.	Intrusion de personne non autorisée dans les emprises ferroviaires. Défaillance dans la sécurisation d'un chantier ferroviaire. Non-respect des prescriptions réglementaires.	Blessés graves ou décès. Choc psychologique des personnes témoins d'un accident.	Campagnes d'information et de de prévention auprès des clients. Signalétique, annonces sonores et actions de sensibilisation dans les milieux scolaires... Affichage réglementaire et sensibilisation des agents, des clients et des prestataires. Formation des salariés exploitants. Gestion de l'exploitation en modes dégradés ou de crise.
ATTEINTES AUX PERSONNES	Situation conflictuelle liée à l'intervention des agents de la sûreté ferroviaire avec injonction de sortie des emprises ou d'un train. Agression de client dans un train. Atteinte sur les personnels en contact avec le public.	Contexte sécuritaire national tendu. Accroissement de la délinquance et de la fraude dans certaines zones sensibles.	Blessures. Agressions sexuelles. Atteintes à l'intégrité et à la santé psychologique des personnes.	Formations spécifiques et équipement des agents de la sûreté ferroviaire, et du personnel de bord des trains de voyageurs et des personnels des gares. Caméras de surveillance dans les gares. Équipement des personnels en caméras piétons (1 800 caméras opérationnelles d'ici la fin 2022). Mise à disposition des numéros d'alerte pour les voyageurs 3117 et 31177).
ACCIDENT DU TRAVAIL	Accidents de plain-pied ou par dénivellation, chutes de hauteurs ou liées à la manutention de charge, dans le cadre d'opérations de maintenance des infrastructures ou des matériels roulants. Accidents routiers liés aux activités commerciales de transporteur, ou à l'utilisation de véhicules de service.	Non-respect des prescriptions et des procédures. Conditions d'intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...) Organisation du travail inadaptée. Défaut d'attention liée à une situation d'urgence. Usage inapproprié des équipements. Environnement sociotechnique défaillant (normes, conception, maintenance, formation, supervision..).	Blessés graves ou décès.	Programme « PRISME » (cf. page 29). Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001) sur les sites industriels et de maintenance. Déploiement généralisé de l'approche par les risques et de l'usage du savoir/savoir-dire. Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale. Audit qualité/sécurité des équipements par la direction des Achats.

Synthèse des risques d'atteintes graves (4/4)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
ACCIDENT DE CHANTIER (YC. COACTIVITÉ)	Accident sur un chantier de maintenance ou de régénération des infrastructures ferroviaires, ou sur un chantier BTP de rénovation de gare, touchant un salarié de la SNCF ou d'un prestataire.	Manque de coordination entre les acteurs, notamment dans le cadre de la coactivité avec un prestataire sur un site SNCF. Inspections communes préalables (ICP) et plans de prévention insuffisamment approfondis ou non correctement appliqués.	Blessés graves ou décès.	Formation des agents à l'analyse de risques et à la rédaction des plans de prévention. Généralisation de l'outil d'aide à la réalisation des Inspections Communes Préalables (ICP) et des plans de prévention : "DIGIPREV". Veille managériale sur la mise en œuvre effective des mesures prévues par les plans de prévention.
EXPOSITION À DES SUBSTANCES DANGEREUSES	Exposition accidentelle à des produits chimiques ou à l'amiante dans le cadre des opérations de maintenance, ou de démantèlement du matériel roulant, ou lors d'intervention sur les installations fixes ou les bâtiments (rénovations de gares...).	Non-respect des règles de sécurité ou des protocoles d'intervention. Dégradation non détectée d'éléments constitutifs d'un bâtiment exploité.	Exposition de salariés, clients, ou prestataires occasionnant accident ou maladie professionnelle invalidants pouvant entraîner blessures, incapacités ou décès.	Respect des modes opératoires et protection des interventions sur des matériaux contenant de l'amiante, ou de manipulation de produits chimiques. Formation et suivi médical des personnels. Renforcement des dispositifs et outils d'évaluation des risques. Risques liés à l'amiante : programme de suppression du recours au matériau. La mise en œuvre effective des mesures de prévention (formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des agents, revues de processus, etc.) fait l'objet de contrôles et d'audits traçables (audits nationaux de sécurité). Certifications ISO45001 et ISO14001 des établissements industriels et de maintenance, ainsi que des activités d'exploitation.
RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)	La transformation profonde de l'entreprise (réforme du 1 ^{er} janvier 2020) et l'ouverture à la concurrence dans un monde affecté par la crise sanitaire peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus.	Evolution rapide des métiers et des organisations liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue face à la concurrence.	Dégradations des conditions de travail liées aux réorganisations. Souffrance psychologique liée à une adaptation individuelle difficile.	Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation. Formation des managers à l'accompagnement des transformations. Promotion des valeurs du collectif. Mise à disposition de guides RH. Dispositifs internes de médiation, de conciliation. Pôle de soutien psychologique disponible 24/24. Réseau de 600 préventeurs locaux.

5.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Le programme PRISME

En 2015, SNCF lançait le programme PRISME (Proactivité – Risques – Interfaces – Simplification – Management – Équipements) pour transformer le management de la sécurité et renforcer la culture de la sécurité dans les entités du groupe. En 2020 a démarré le deuxième volet de ce programme, qui a pour ambition d'ancrer durablement une culture de sécurité participative, proactive et intégrée sur la période 2020-2026.

Ce programme repose sur les principes suivants :

- Développer un comportement proactif qui vise à ce que chaque agent contribue efficacement au système d'amélioration continue en signalant à son encadrement tous les incidents et éléments précurseurs dont il a connaissance.
- Installer le management par les risques en vue de prioriser les actions et concentrer les énergies.
- Maîtriser les interfaces entre les entités pour travailler dans une chaîne de sécurité dont chaque maillon est essentiel et connecté aux autres, y compris les partenaires, prestataires et sous-traitants.
- Simplifier les procédures et la documentation de façon à en garantir l'application systématique par les opérateurs.
- Créer les conditions managériales pour que chaque agent s'implique personnellement dans ses actions et ses décisions, et à son niveau de responsabilité, pour réduire au maximum le risque (gravité et occurrence) d'accident.
- Se doter des outils et équipements les plus innovants pour fournir à chaque agent un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.

Zoom sur les six leviers du programme PRISME



Les chantiers engagés depuis sept ans ont contribué à ancrer les plus hauts standards de sécurité dans les comportements pour assurer la sécurité des salariés de l'entreprise, de ses prestataires et sous-traitants, des clients et de l'exploitation.

PRISME a permis de réduire de moitié le nombre d'événements de sécurité remarquables (ESR) ⁽⁴⁾.

LES PRIORITÉS DE PRISME POUR 2022

Il s'agit d'achever le déploiement :

- Des standards de sécurité via l'auto-évaluation des équipes (grille de maturité).
- De la transformation managériale dans le domaine de la santé et de la sécurité au travail avec l'achèvement de la formation de tous les managers, et l'implantation des standards et routines sécurité dans les pratiques.
- De l'appropriation des « règles qui sauvent », dont les cinq concernant l'ensemble des salariés (cf. schéma ci-contre).
- De la démarche « Juste et Équitable » encourageant les remontées d'incidents avec notamment le renforcement des analyses organisationnelles des Facteurs Organisationnels et Humains.
- De l'approche par les risques pour tout et pour tous et de l'usage du savoir voir/savoir dire.

Pour plus de détails, voir DPEF 4.1.3

(4) : un événement de sécurité remarquable se définit comme grave ou potentiellement grave au regard de critères définis dans le référentiel SNCF sur les « Enquêtes internes en cas d'accident ou d'incident ».

Zoom sur les « règles qui sauvent »

Élaborées de manière participative, elles visent à prévenir les risques majeurs liés aux activités de l'entreprise et doivent être respectées en toute circonstance. Cinq règles concernent l'ensemble des personnels et sont complétées pour certains métiers par d'autres plus spécifiques.



Santé et sécurité au travail

L'amélioration de la sécurité et de la santé des salariés reste un axe prioritaire du maintien de bonnes conditions de travail.

Renforcée par le programme PRISME, la politique de santé et sécurité au travail (SST) est élaborée autour des principes généraux de prévention, avec prioritairement des actions visant à éviter le risque.

Cette attitude proactive s'appuie sur l'approche par les risques et leur réduction à la source grâce à la remontée d'évènements « précurseurs » (quasi-incident) et l'identification des situations dangereuses.

La politique SST promeut une transformation de la culture sécurité, tournée vers la mise en œuvre de standards et de routines managériales (contact sécurité, points 5 minutes, tournées terrain, briefings...) et la prévention des risques transverses prioritaires. Il s'agit principalement des risques liés aux situations de coactivité, aux cheminements, aux déplacements routiers, aux risques ferroviaires caractérisés par le risque de heurt et le risque électrique, ou encore les risques d'atteintes aux personnes ou d'agression.

Pour plus de détails, voir DPEF 8.4

Risques psychosociaux (RPS)

Pour anticiper et prévenir ces risques, 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 ».
- **Un atelier de la Transformation Sociale** pour challenger la prise en compte des enjeux sociaux.
- **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 Groupe. 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 ⁽⁵⁾. Dans une période anxiogène liée à la crise sanitaire, cette démarche a permis de faciliter l'expression individuelle et collective des salariés.

(5) : le document unique (DU) est la transposition par écrit de l'évaluation des risques, imposée à tout employeur par le code du travail dans son article R4121-1Légi 3 – Source : Wikipédia.

05. Santé et sécurité des personnes

5.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Atteintes aux personnes

La politique sûreté Groupe prend en compte toutes les formes de menaces et d'atteintes. 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 2 600 agents déployés sur l'ensemble du territoire national. L'ensemble des missions de ce service est réalisé en partenariat étroit avec les forces de l'ordre Police nationale et Gendarmerie nationale.

Pour plus de détails, voir DPEF § 4.2.

Adaptation au changement climatique (ACC)

Le Groupe a mis en place un Comité stratégique « Adaptation au Changement Climatique » au sein du Comité des présidents, en plus du Comité stratégique « Énergie-Carbone » déjà existant, pour intégrer les aléas climatiques dans la gestion des activités et assurer la continuité du service.

Pour plus de détails, voir DPEF § 6.

LES PRIORITÉS ACC POUR 2022 : la définition de scénarios climatiques de référence pour assoir les stress tests d'activités et l'analyse des risques et notamment prise en compte des impacts en termes de sécurité des personnes.

Crise sanitaire

Le Groupe poursuit la mise en œuvre des mesures déployées dans le cadre de la crise sanitaire pour adapter les dispositifs de protection des clients, salariés et prestataires aux vagues successives de la COVID-19.

Pour plus de détails, voir DPEF § 4.1.

Risque terroriste

L'entreprise travaille sur le sujet de la menace terroriste en lien très étroit 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 sur ses emprises : démarche « Agissons sûreté », mise en place d'agents de la Sûreté en civil et armés, d'équipages de cyno détection, de vidéo protection, de patrouilles vidéo, d'algorithmes de détection, coopération avec la Gendarmerie Nationale, etc.

Un chef de mission a également été nommé en 2021 pour la recherche d'un traitement optimisé des bagages abandonnés.

2 600 agents de sûreté ferroviaire en France

5.4 Enjeux et données clés

Enjeu	Indicateur	2021	2020	2019
RISQUE FERROVIAIRE	ESR (5 sociétés ferroviaires)	158	184	164
RISQUES CLIMATIQUES	ESR avec cause climatique *	11	9	3
TERRORISME	Interventions de la police pour bagage abandonné	5 603	3 103	3 051
SÉCURITÉ FERROVIAIRE	Accidents ferroviaires graves * Millions de trains.km 2021 *	3 430	1 ns	1 ns
SÉCURITÉ D'EXPLOITATION	Accidents graves aux passages à niveau *	17	12	16
	Accidents de transport de * marchandises dangereuses avec perte de confinement des produits transportés	5	7	10
	ESR consécutif à un acte de * malveillance	1	0	2

Investissements (M€)	2021	2020	2019
Sécurisation des passages à niveau	55	51	65
Sécurisation voies et quais en gare	10	6,4	9,5
Sécurisation des emprises ferroviaires (clôtures)	8,0	3,8	4,3

* : source SNCF Réseau

ns : non significatif (COVID-19)

nd : non disponible à date

Enjeu	Indicateur	2021	2020	2019
SÉCURITÉ DES PERSONNES	Accident grave de personne * suite à intrusion dans les emprises	36	37	42
	Atteintes graves aux personnes (clients et agents) dans les trains et les gares	6 052	4 939	6 783
SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Taux de fréquence (5 sociétés) Taux de fréquence (Keolis) Taux de fréquence (GEODIS)	15,1 nd 11,8	12,2 23,1 13,3	18,4 26,1 14,9
	Accidents du travail mortels GEODIS	0	0	2
	Accidents du travail avec * blessures ou décès sur périmètre opérationnel (yc. prestataires et hors directions)	580	517	631
	Maladies professionnelles reconnues liées à l'amiante	52	48	68
	Diagnostiques RPS réalisés Plans d'actions RPS validés ou en cours de validation	7 063 6 300	4 809 nd	4 120 nd

NB. : les accidents "graves" s'entendent avec blessés graves ou décès.

06. Environnement



6.1 Description des risques d'atteinte grave

Nature des risques potentiels

Le train est le moyen de transport de grande capacité qui affiche les coûts externes les plus faibles en termes d'émissions de CO₂e (0,3 % des émissions de CO₂e du secteur des transports en France), de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. Toutefois, les activités du Groupe, et en particulier la production ferroviaire, comme toute activité industrielle, sont consommatrices de ressources (énergie, matériaux, eau) et génératrices d'impacts potentiels sur l'environnement.

Les risques environnementaux inhérents aux activités du groupe SNCF peuvent résulter de déversements accidentels de substances nocives pour l'environnement, de la gestion des déchets industriels, de la maîtrise des consommations d'eau, d'énergie et des émissions afférentes de gaz à effet de serre.

L'ensemble de ces risques est pris en compte par chaque société, dans une approche visant à intégrer l'environnement dans le management à tous les niveaux de l'entreprise. Les principes généraux consistent à articuler les deux dimensions : stratégique (choix et politiques des directions) et opérationnelle (réalisation des opérations en établissement ou entité d'exploitation). Les établissements en charge de la production et de l'exploitation : fabrication et maintenance industrielles, travaux, transport et triage des marchandises dangereuses, exploitation des modes de traction thermiques, recours aux énergies nouvelles, etc. sont les premiers garants de la maîtrise des impacts environnementaux.

Standards communs pour une vision globale

C'est sur la base de standards communs et de systèmes d'information déployés dans les sept sociétés du Groupe que ces risques sont identifiés et analysés avec les activités et métiers au plus près de la production, et que sont définis les objectifs et les responsabilités en matière de management environnemental.

En déclinaison de sa politique générale de sécurité, SNCF Voyageurs a déployé une politique de certification ISO 14001 dans tous ses sites industriels de maintenance du matériel roulant (technicentres). C'est également le cas du groupe Keolis dans ses toutes ses filiales à l'étranger.

**Des systèmes
de management
environnemental
déployés dans tout le
Groupe**

6.2 Synthèse des risques d'atteintes graves (1/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
DÉVERSEMENT ACCIDENTEL DE PRODUITS DANGEREUX (AIR, SOL, EAU)	Fuite ou déversement de produits dangereux survenant dans un site industriel, un site de maintenance, un triage, un site logistique, ou en exploitation (lignes ferroviaires, transports routiers). Fuites récurrentes générées par la distribution de gasoil pour les locomotives thermiques ou les véhicules routiers.	Sinistre bâtiment, accident ferroviaire ou routier, ou évènement exogène. Défaillance technique, erreur dans l'application des procédures de prévention, par la SNCF ou l'un de ses prestataires. Gestion inadaptée d'un accident environnemental. Vétusté des installations de certains sites industriels ou d'exploitation (débords fréquents de carburants et lubrifiants).	Pollution du milieu naturel due au déversement ou au dégagement accidentel d'un volume important de substances toxiques dans l'air, les sols, ou l'eau. Pollution chronique des sols et des eaux résultant de fuites ou de déversements récurrents de substances dangereuses.	Les activités de l'entreprise doivent disposer d'un système de management de l'environnement (SME). Les établissements industriels ferroviaires (technicentres) et de nombreuses filiales de GEODIS et de Keolis sont certifiés ISO 14001. Veille régulière à la conformité des installations (stations-services) et au respect des procédures de sécurité environnementale. Mise en place processus « J+1/M+1 » pour les évènements environnementaux potentiellement significatifs et majeurs. Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des cinq sociétés ferroviaires du Groupe (cf. page 39).
SURCONSOMMATION D'EAU	Surconsommations de la ressource en eau occasionnée par certains processus industriels comme le nettoyage des trains.	Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriel (réseaux fuyards). Vétusté du patrimoine immobilier.	Maîtrise difficile des consommations liées à des fuites, entraînant un gâchis de ressource. Non-conformité environnementale affectant une installation de sécurité incendie, ou sanitaire...	Programme de rénovation des réseaux humides des actifs 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 permettant de segmenter les alimentations et de circonscrire les fuites ou les surconsommations. Stations d'épuration équipant plusieurs technicentres, permettant un recyclage et une réutilisation en cycle fermé des eaux industrielles.

Synthèse des risques d'atteintes graves (2/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
ATTEINTES A LA BIODIVERSITÉ	Chantiers de travaux de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire par SNCF Réseau, impactant localement la biodiversité.	Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets.	Altération des continuités écologiques. Destruction d'habitats d'espèces protégées.	Engagement de la SNCF dans l'initiative « Act4nature » dès 2018 (engagement volontaire et encadré des entreprises françaises en matière de biodiversité), renouvelé en 2021 dans un dispositif dorénavant à portée internationale. Intégration de la biodiversité dans les projets en phases de conception, réalisation et exploitation, et dans les chantiers de régénération ou maintenance courante de SNCF Réseau. Fin 2021, SNCF Réseau a tenu son engagement de sortie du glyphosate et mis en œuvre une nouvelle politique de maîtrise de la végétation axée sur des herbicides alternatifs et le recours au désherbage mécanique.
SURCONSOMMATION D' ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effets de serre (CO ₂ : -30% pour le transport et -50% pour les bâtiments entre 2015 et 2030) liée à une surconsommation d'énergies fossiles.	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.	Contribution accrue au réchauffement climatique. Non-respect des engagements du Groupe.	Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et du programme d'investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire. Renouvellement des flottes de véhicules routiers à énergies alternatives (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau). Ecoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs.
GESTION DES DÉCHETS DANGEREUX	Gestion non conforme par la SNCF ou l'un de ses prestataires ou sous-traitants, des déchets dangereux générés par les activités industrielles ou de maintenance du Groupe.	Défaillance d'un prestataire ou sous-traitant. Gestion non conforme des déchets générés par les chantiers (infrastructures ou bâtiments).	Pollution liée à l'acheminement de déchets dangereux sur un site ou dans une filière de traitement inadéquats.	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 et traçabilité du traitement. Rappels réguliers et veille à la bonne application des procédures de tri sur les sites industriels. Démarche « chantiers propres, réseau propre » en cours de généralisation par SNCF Réseau en Ile de France visant à maîtriser et à limiter les impacts des travaux sur l'environnement (nature, bruit, ressources, déchets, pollution de l'air, du sol et de l'eau...).

6.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Le management environnemental

Pour réduire les risques environnementaux, les rôles et responsabilités sont déclinés dans des référentiels internes à chaque société du Groupe. La veille réglementaire est organisée, la certification ISO 14001 des sites identifiés comme les plus à risques est maintenue à niveau et un dispositif d'auto-évaluation de la performance environnementale est en vigueur pour les autres sites. Des dispositifs de formation environnementale, adaptés aux personnels et métiers des sept sociétés du Groupe sont également en place.

Chaque année, des orientations environnementales sont produites par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE), à destination des établissements des cinq sociétés ferroviaires.

Pour améliorer la prise en charge des événements ou accidents sécurité, la direction de la Sécurité du Groupe a mis en place une démarche d'analyse systématique des événements selon la méthode « J+1 / M+1 », processus d'amélioration continue utilisé pour l'analyse des événements de sécurité remarquables (ESR) dans le cadre de l'exploitation ferroviaire. Les événements ou accidents environnementaux sont en cours d'intégration dans cette démarche.

Pour plus de détails, voir DPEF 5.9

La gestion des déchets dangereux

Concernant la gestion des déchets dangereux produits par les activités et processus d'exploitation des sociétés du Groupe, ils sont valorisés ou éliminés via un dispositif de « contrats-cadres de prestations » géré par un pôle dédié mis en place par la direction des Achats Groupe pour les sociétés ferroviaires du Groupe.

Précision :

SNCF Réseau vise un objectif de 100% de ses établissements couverts par un Système de Management de l'Environnement à fin 2025.

Le groupe Keolis s'est engagé depuis 2013 dans une certification ISO 14001. À fin 2020 *, 46% du chiffre d'affaires de Keolis SA est couvert par une certification ISO14001. Pour poursuivre cette dynamique et faire progresser l'ensemble de ses filiales dans la maîtrise environnementale de son activité, le groupe Keolis s'est fixé comme objectif de couvrir 80% de son chiffre d'Affaires d'ici 2030.

Concernant le groupe GEODIS, 232 sites (soit 28%) * disposent d'une triple certification Qualité Sécurité et Environnement à fin 2020 dans le monde.

* : données 2021 non disponibles à date

6.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Dispositifs prévus dans le cadre du plan de vigilance

Travaux d'envergure sur les réseaux d'eau : un programme de rénovation des réseaux humides des actifs industriels, nommé CEPIA (Conformité Eaux Pluviales Incendie & Assainissement), est déployé depuis 2007 et sera suivi jusqu'à 2032. Celui-ci représente une enveloppe d'investissements d'environ 230 M€, avec une priorisation des sites techniquement les plus en risques. Depuis 2007, plus de 74 M€ ont déjà été consacrés à ce programme.

Mise en conformité avec le décret tertiaire : un autre programme d'investissements de rénovation énergétique des bâtiments a été initié en 2020 pour répondre à la mise en œuvre du « décret tertiaire » qui prévoit la réduction de 40% ⁽⁶⁾ de consommation d'énergie dans les bâtiments à l'horizon 2030 sur le périmètre du Groupe public unifié (GPU).

Le renforcement de la législation sur les consommations d'énergie des bâtiments induit par le décret tertiaire concerne tous les bâtiments du groupe SNCF (hors logements appartenant au GPU ou occupés par le GPU) : bureaux, entrepôts, technicentres industriels et de Maintenance, gares... Pour le 2^e propriétaire foncier de France après l'État, cela représente un effort considérable d'autant que le patrimoine est souvent ancien.

Sur le périmètre du Groupe, la trajectoire des investissements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le décret tertiaire (-60% sur les consommations à horizon 2050) est évaluée à près de 430 M€ sur la période 2021-2050.

(6) année de référence 2010.

Trajectoire de réduction d'émissions de CO₂e : le groupe SNCF est engagé sur un plan ambitieux de réduction des émissions de CO₂e : moins 30% pour ses activités transport et moins 50% pour ses activités immobilières d'ici 2030 par rapport à 2015. Ce plan, en réduisant la consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation et en exploitant de nouvelles énergies moins émettrices de CO₂e est complété par des actions spécifiques sur le numérique responsable. Il s'inscrit dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) et contribue au plan d'action de l'État dans la lutte contre le changement climatique. Le groupe s'est ainsi engagé à publier chaque année un rapport de trajectoire carbone de ses activités en France.

[Pour plus de détail, voir DPEF § 4.8](#)

Le groupe SNCF s'est engagé pour la préservation de la biodiversité en signant les engagements act4nature dès 2018 (démarche d'engagement volontaire et encadrée des entreprises françaises en matière de biodiversité) et en se fixant des engagements individuels. Cet engagement a été renouvelé en 2021 dans une initiative étendue aux groupes internationaux et rebaptisée « act4nature international ».

[Pour plus de détails, voir DPEF § 5.1](#)

Enfin, un nouvel outil (HSE Perform) digital modernisé et complet au service du management environnemental, proposé par le Groupe, est en cours de déploiement dans toutes les activités des cinq sociétés ferroviaires du Groupe. Il permettra d'avoir une vision plus globale des enjeux et des risques, à l'échelle d'un territoire, d'une activité, ou d'une société du Groupe. Des outils équivalents sont également en place au sein des groupes Keolis et GEODIS.

6.4 Enjeux et données clés

Enjeu	Indicateur	2021	2020	2019
MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL	Couverture des systèmes de management environnemental au sein du Groupe - Sites certifiés ISO 14001 / nb. total de sites - Ets SNCF Réseau couverts par un SME - Keolis : % du CA couvert ISO14001 * - GEODIS : % effectif couvert ISO14001	605 / 997 31% 50% * nd	605 / 906 25% 46% 28%	584 / __ 18% 44% nd
POLLUTION	Déversements accidentels avec conséquences environnementales importantes	4 sur 200 incidents sans gravité	nd	nd
GESTION DES RESSOURCES NATURELLES	Consommation d'eau Groupe (millions m3)	8,0	14,5	8,7
CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Consommation d'énergie Groupe (GWH) Emissions CO ₂ e Groupe (kTCO ₂ e)	16 411 3 050	14 671 2 842	17 899 3 507
ÉCONOMIE CIRCULAIRE	Quantité totale de déchets dangereux produits (kilotonne) - Keolis : % déchets dangereux valorisés	75,2 nd	69,7 76%	84,5 71%

* : estimation nd : non disponible

Investissements

Programme CEPIA de rénovation des réseaux humides des actifs industriels des sociétés ferroviaires (essentiellement technicentres de maintenance du matériel roulant voyageurs)	300 M€ de 2007 à 2032 → 230 M€ encore à réaliser
Programme de rénovation énergétique des bâtiments pour mise en conformité au décret tertiaire	430 M€ de 2021 à 2050



07. Fournisseurs

7.1 Description des risques d'atteinte grave

Nature des risques potentiels

Hormis les risques d'atteinte grave aux droits humains dont l'occurrence en France ou en Europe reste improbable (travail forcé, travail des enfants), les risques qui peuvent engager la responsabilité du groupe SNCF dans les relations commerciales qu'il entretient avec ses fournisseurs diffèrent peu de ceux que lui-même peut générer par ses activités propres.

La potentialité des risques d'atteintes aux droits humains réside avant tout dans la chaîne de sous-traitance des fournisseurs ou prestataires, notamment dans les pays où l'état de droit n'est pas respecté et où la corruption est élevée. Si la probabilité d'occurrence des risques afférents aux fournisseurs de premier rang est faible (94% des fournisseurs de la SNCF ont leur siège établi en France), la visibilité sur la chaîne de sous-traitance est moins immédiate. C'est l'une des raisons qui a motivé en 2021 une refonte complète des dispositifs de maîtrise de l'évaluation des tiers et de son environnement de contrôle au sein du Groupe.

Les risques liés au travail illégal peuvent concerner aussi le territoire français, dans des secteurs de prestations de main d'œuvre (gardiennage, nettoyage...). La SNCF exerce une vigilance constante et particulière sur ces secteurs par le biais d'audits qualité ou de vérification des listes des salariés de prestataires intervenant pour le Groupe dans ses emprises.

Les risques graves d'atteintes à la sécurité relèvent pour une large part de la coactivité sur les chantiers. Le groupe SNCF exerce une veille exigeante sur les aptitudes et la formation du personnel de ses prestataires, ainsi que sur l'établissement, la bonne connaissance et l'application conforme des plans de prévention.

Quant aux risques environnementaux en lien avec les activités des fournisseurs ou prestataires de la SNCF, ils ne diffèrent pas des risques potentiels inhérents aux activités propres du Groupe (cf. page 35).

**100% des
fournisseurs
stratégiques
évalués**

7.2 Synthèse des risques d'atteintes graves (1/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
TRAVAIL DES ENFANTS	Recours au travail des enfants par un prestataire ou par un sous-traitant de fournisseur à l'étranger Exemple : exploitation de matériaux rares dans des conditions contraires à l'éthique.	Contexte culturel ou économique défavorable.	Séquestration d'enfants. Esclavagisme moderne. Blessures graves. Maladies chroniques. Accidents mortels. Espérance de vie réduite.	<p>Engagement des fournisseurs de rang 1 à respecter la politique RSE, la charte Relations Fournisseurs & RSE et la Charte éthique du groupe SNCF, et à veiller à ce que leurs co-traitants, sous-traitants et intermédiaires les respectent également, dans le cadre de l'exécution du contrat et pendant toute sa durée d'exécution.</p> <p>Engagement des fournisseurs à respecter les normes de droit international et du droit national (droits humains fondamentaux) dans le cadre de l'exécution des contrats.</p> <p>Ajout possible de clauses dans les contrats d'achats sur l'origine des minerais et du bois utilisé dans la maintenance ferroviaire, ou de clauses prévoyant la possibilité d'audit sur site par un prestataire tiers.</p> <p>Remontées organisées des analyses de risques fournisseurs de sous-filiales du groupe SNCF (rangs 3 et supérieurs) implantées dans des pays à risque (cf. page 20)</p>
TRAVAIL FORCÉ	Recours au travail forcé par un prestataire ou sous-traitant de fournisseur étranger ne garantissant pas le respect des droits et libertés fondamentales ou l'intégrité physique et psychologique des travailleurs.	Classement pays dégradé (état de droit, corruption).	Accidents en situation de travail. Séquestration. Confiscation des papiers d'identité. Esclavagisme moderne. Absence de liberté syndicale.	
TRAVAIL ILLÉGAL	Recours au travail illégal par des prestataires ou sous-traitants en France ou à l'étranger.	Recours à des travailleurs clandestins non formés ou accrédités sur des chantiers ou dans des gares (exemples : gardiennage, ou nettoyage...), ou dans des activités de commissionnaires de transports.	Non-respect des règles de sécurité, des amplitudes horaires de travail, défaut de rémunération, absence de protection sociale, harcèlement, risques psychosociaux.	

Synthèse des risques d'atteintes graves (2/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Actions de prévention ou d'atténuation
ACCIDENT DE CHANTIER (YC COACTIVITÉ)	Accident du travail grave survenant sur un chantier ferroviaire ou BTP.	Risques interférents non pris en compte, organisation du travail non conforme aux plans de prévention ou protocoles de sécurité. Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier. Non observation des règles de sécurité.	Accident de travail grave, entraînant blessures ou décès.	En 2021, 3000 salariés ont été formés à l'outil « DIGIPREV » d'aide à la réalisation des plans de prévention, et 30 000 plans de prévention ont été réalisés dans l'outil. Actions 2021 : ancrage des « règles qui sauvent » y compris chez les prestataires et sous-traitants du Groupe et enrichissement des formations coactivité. Intégration dans les contrats prestataires, de clauses sur le taux de fréquence des entreprises extérieures et sur l'application des règles SNCF sur les chantiers. Par exemple, SNCF Réseau exclut de ses marchés les prestataires pour lesquels la performance en santé et sécurité du travail est insuffisante et/ou qui ne mettraient pas en place de plans de remédiation.
ATTEINTE À L'ENVIRONNEMENT DANS LA CHAÎNE D'APPROVISIONNEMENT	Pollution de l'air, du sol ou de l'eau sur un chantier en amont ou en aval de la chaîne d'approvisionnement des activités du Groupe SNCF.	Mauvaise gestion de produits dangereux ou gestion des déchets non conforme. Défaut de formation du personnel prestataire ou sous-traitant. Non-conformité réglementaire ou normative chez un fournisseur exploitant des Installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE), ou chez une entreprise de travaux .	Accident générateur de pollution environnementale.	Évaluation des démarches de réduction des impacts environnementaux de l'entreprise et de ses activités : documents exigés du fournisseur ou prestataire dans le cadre des marchés publics, précisant l'organisation mise en place 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).

7.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Une politique d'Achats responsables

Le groupe SNCF développe depuis 2008 une stratégie d'achats responsables, fondée sur un engagement fort en faveur du respect des droits humains, de la protection de l'environnement et de la lutte contre la corruption. L'ensemble des produits et services achetés, susceptibles de mettre en jeu la sécurité des personnes, sont également évalués sur des critères de qualité/sécurité stricts, au besoin en recourant à des audits spécifiques (pôle d'auditeurs dédié au sein de la direction des Achats Groupe).

La politique de maîtrise des risques RSE fournisseurs du groupe SNCF s'articule autour de quatre axes :

- L'identification de familles d'achats les plus à risques selon une méthodologie EcoVadis (cf. page 46).
- L'engagement des fournisseurs à respecter la « Charte RSE de la relation fournisseurs » du groupe SNCF ⁽⁷⁾.
- Une procédure d'évaluation des tiers fournisseurs s'appuyant sur le recours à des sources ouvertes et des questionnaires tout au long de la vie du contrat.
- La possibilité de recours à des audits fournisseurs.

L'ensemble des procédures afférentes sont applicables par défaut à toutes les entités du groupe SNCF.

La procédure d'évaluation des tiers, révisée en 2021 conjointement par les directions des Achats, de l'Éthique et de la Conformité, est en cours de déploiement.

Les cinq sociétés ferroviaires du Groupe sont en train de finaliser les processus opérationnels de sa mise en œuvre sur la base d'un référentiel commun, avec un objectif de déploiement effectif d'ici fin 2022. Le champ de cette procédure, centré sur les risques de corruption, sera progressivement étendu en 2022 à l'ensemble des risques liés au devoir de vigilance.

Les groupes Keolis et GEODIS disposent de leurs propres procédures, cohérentes avec les principes édictés par la direction des Achats du groupe SNCF présentés ci-après.

Pour plus de détails, voir DPEF § 7.2

(7) : https://medias.sncf.com/sncfcom/fournisseurs/Charte_RSE.pdf

7.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Les quatre axes de la politique achats du Groupe

Les cartographies des risques RSE des achats

Pilotée par la direction des Achats du Groupe, une cartographie des risques RSE des achats, réalisée en 2020 selon la méthodologie EcoVadis, a permis d'identifier 13 familles d'achat à risques.

Des démarches similaires ont été conduites par les directions des achats des groupes Keolis et GEODIS.

Plusieurs critères RSE peuvent être intégrés 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.

Les exigences vis-à-vis des fournisseurs sont définies au regard des enjeux et opportunités propres à ces 13 familles d'achats.

Lorsqu'une famille d'achat est soumise à qualification, les fournisseurs qui candidatent sont évalués par les qualificateurs de la SNCF. Cette évaluation prend en compte la performance RSE du fournisseur.

La SNCF s'est fixé la règle de systématiser la prise en compte de critères RSE à hauteur de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. Aujourd'hui, cette disposition est systématiquement mise en œuvre par la direction des Achats du Groupe, mais reste un objectif pour les autres directions d'achats du Groupe. Il s'agit d'un vrai critère différenciant pour les achats à forts enjeux RSE.

Précisions :

Total CA achats des cinq sociétés ferroviaires

13 Md€ dont 94% en France

13 familles d'achats à risques sur 114

Total CA achats Keolis

1,9 Md€ dont 53% en France

6 familles à risques sur 11

Total CA achats GEODIS

7,1 Md€ dont 26% en France

23 familles à risques sur 135

L'engagement des fournisseurs et prestataires

Depuis 2012 les trois grandes directions Achats de la SNCF (Groupe, Matériel SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau) adhèrent à la « Charte des relations fournisseurs et achats responsables » et sont labellisées « Achats Responsables ».

Cette charte a fait l'objet d'une refonte complète en 2021. Par l'adhésion à cette charte (qui fait partie intégrante des pièces contractuelles), le groupe SNCF demande à tous ses fournisseurs et prestataires de s'engager à respecter les valeurs éthiques, sécuritaires et environnementales du Groupe.

Les fournisseurs et prestataires s'engagent ainsi à respecter et à faire respecter 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. Pour les fournisseurs et prestataires, cela recouvre les dispositions suivantes :

• Droits humains et libertés fondamentales :

- Le non-recours à toute forme de travail forcé, travail d'enfants pour leurs opérations propres ou dans leur chaîne d'approvisionnement.
- L'interdiction de toute forme de discrimination ou de harcèlement.
- La promotion de la mixité et de l'égalité femmes-hommes.

• Santé et sécurité des personnes et environnement :

Il est demandé aux fournisseurs 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 et faire de la sécurité un enjeu majeur qui conditionne leur performance au sens large (exigence de taux de fréquence par famille d'achats).

En outre, le Groupe encourage les fournisseurs à mettre en place :

- Des systèmes de management des risques adaptés (Système de Management de l'Environnement, Système de Management de Projet, Qualité Sécurité...).
- Une politique de prévention et de maîtrise des risques et impacts environnementaux de leurs activités.
- 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.

7.3 Actions de prévention ou d'atténuation

La nouvelle procédure d'évaluation des tiers

La mise en œuvre d'une évaluation régulière des fournisseurs, prestataires et sous-traitants avec lesquels le groupe SNCF entretient une relation commerciale établie, se traduit par une collecte d'informations dont l'objectif est d'identifier et d'apprécier tout au long de la vie du contrat, les risques pouvant résulter de l'entrée en relation d'affaires (ou sa poursuite) avec les fournisseurs répondant aux critères des familles d'achats à risques.

Ces évaluations sont effectuées avant que la relation ne soit formellement engagée et 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 une classification des tiers selon différents profils de risques (mineur/faible ou moyen/fort). Chaque profil impose la mise en place d'actions spécifiques de prévention des risques avec, selon les cas, le recours à la direction conformité de l'entité du groupe concernée.

Les groupes de tiers classés à risque moyen font l'objet d'une évaluation simplifiée. En revanche, une évaluation plus approfondie est mise en œuvre pour les groupes de tiers identifiés comme présentant des risques forts.

Un tiers n'appartenant pas à une catégorie à risque particulier peut néanmoins faire l'objet d'une évaluation plus approfondie en cas d'alerte ou de condamnation par exemple.

La démarche d'évaluation est conditionnée par une cartographie des tiers, discriminés selon leur organisation, leur statut, leur chiffre d'affaires, leurs effectifs, leurs activités, les pays où elles sont exercées etc., afin d'identifier les groupes de tiers auxquels des procédures d'évaluation devront être appliquées et adaptées en fonction du niveau de risque.

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 :

- Intermédiaires.
- Entreprises mises en cause par une autorité européenne pour des infractions.
- Tiers opérant dans un pays ayant un score relatif à l'Indice de perception de la corruption inférieur 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) et des bases de données propres à la direction des Achats du Groupe. Un nouvel outil SI sera mis en service au deuxième semestre 2022.

Ces mesures doivent permettre une évaluation exhaustive des portefeuilles de tiers, avec une profondeur d'analyse variable en fonction de la catégorie et le profil de risques du tiers.

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 SNCF et qu'il est efficacement mis en œuvre et tenu à jour. **Un audit dédié sera inscrit au plan d'audit annuel 2022-2023.**

7.3 Actions de prévention ou d'atténuation

Politique d'audit des fournisseurs

Les fournisseurs et prestataires peuvent être sollicités afin de démontrer la bonne mise en œuvre de la charte RSE des relations fournisseurs. À cet effet, la SNCF se réserve le droit de procéder ou de faire procéder par une société auditrice 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 sur les sites dans la chaîne de sous-traitance.

En cas de non-respect d'obligations visées dans cette charte, des mesures correctives prévues dans le marché peuvent être mises en œuvre. Elles peuvent aller jusqu'à l'exclusion du fournisseur des procédures de passation des marchés publics (selon les conditions prévues par la réglementation). Le Groupe incite également ses fournisseurs à faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant.

Des fournisseurs invités à faire évaluer leur performance RSE

Le recours à des investigations complémentaires et l'avis de la direction de la Conformité est sollicité si le soumissionnaire d'un contrat remplit l'un des trois critères suivants :

- Liste des pays sensibles dans lesquels le fournisseur est établi ou exerce ses activités.
- Condamnations ou poursuites du tiers [...] au cours des cinq dernières années.
- Sanctions économiques ou financières de la société, ses bénéficiaires, filiales, en tant que personne physique ou entités juridiques.

LES PRIORITÉS 2022 EN MATIÈRE D'AUDITS

Le groupe SNCF précisera sa politique en matière d'audits fournisseurs, prestataires et sous-traitants, en affinant les critères de déclenchement de ces audits :

- Zones géographiques
- Familles d'achats
- Catégories de tiers fournisseurs évaluées les plus à risques,
- Signalements ou alertes.

Des audits ciblés seront progressivement mis en œuvre en application de cette politique.

7.4 Enjeux et données clés

Catégorie de risque	Indicateur	2021	2020
RSE DES FOURNISSEURS – ÉTHIQUE DES ACHATS	- Part du montant d'achats couvert par une notation des offres RSE à 20% (5 sociétés ferroviaires)	36%	5,5 %
	- Keolis : % des dépenses auprès de fournisseurs évalués RSE	37%	29%
	Performance RSE des fournisseurs (note sur 100) <i>Périmètre : 5 sociétés ferroviaires</i>	57,4	56,5

Les achats du Groupe en 2021 (Périmètre des cinq sociétés ferroviaires)

13 Md€ d'achats dont 94% en France	4 Md€ dans 13 familles d'achats à risques (dont 97% en France) soit 30% du total des achats
22 345 fournisseurs	57,4/100 Note moyenne de la performance RSE des fournisseurs
33,5 M€ d'achats solidaires	20% de PME ou TPE en montant d'achats
	Les achats c'est... 231 570 emplois soutenus en France * dont 133 240 emplois indirects (emplois soutenus chez nos fournisseurs et sous-traitants) *

* : données 2020 tirées d'une l'étude d'évaluation de l'empreinte territoriale des achats réalisée en 2021.



08. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité

8.1 Synthèse des mesures à mettre en œuvre

LES PRIORITÉS 2022 SUR LES TRAVAUX À ENGAGER

- **Accompagner la mise en cohérence des différentes cartographies des risques existantes** au sein du Groupe, et intégrer dans les cartographies des risques d'entités certains scénarios nouveaux analysés dans le cadre du plan de vigilance.
- **Structurer la remontée des analyses de risques depuis les sous-filiales des sociétés principales du Groupe** (rang 3 et supérieurs) dans les domaines des droits humains et libertés fondamentales, de la santé-sécurité des personnes, et de l'environnement. L'attention sera portée sur les filiales implantées dans les pays à risques du point de vue de l'indicateur ESG. Dans cet objectif, la mise en œuvre du système d'information de gestion des risques sera utilement mise à profit.
- **Enrichir les points de contrôle des audits d'entités/filiales** et intégrer, dans son programme annuel, des audits visant à mesurer la maîtrise des principaux risques du plan de vigilance, en particulier la mise en œuvre de la procédure d'évaluation des tiers.
- **Intégrer des points de contrôle spécifiques aux dispositifs de contrôle interne existants**, pour améliorer la maîtrise des risques liés au devoir de vigilance.
- **Définir une trajectoire pluriannuelle d'audits fournisseurs** dans les pays et les familles d'achats les plus à risques, eu égard aux trois domaines de risques de la loi sur le devoir de vigilance, en s'intéressant en premier lieu aux fournisseurs ayant significativement recours à la sous-traitance.
- **Compléter le panel des indicateurs spécifiques dédiés au pilotage des risques du devoir de vigilance**, harmonisé à l'échelle des sept sociétés du Groupe et de leurs filiales.
- **Veiller au déploiement du Programme « SNCF Humain »** au sein du Groupe, et programmer des actions de sensibilisation et d'acculturation (e-learning...) auprès des acteurs concernés autour des enjeux de droits humains.

8.2 Dispositifs de suivi et d'évaluation

Gouvernance Groupe et parties prenantes

En 2022, l'ensemble des travaux conduits dans le cadre du plan de vigilance fera l'objet de revues régulières dans les instances du Conseil d'administration, de concertations avec les organisations syndicales, et de consultations du Comité des parties prenantes (cf. page 9).

Un comité de pilotage transverse

Pour piloter la mise en œuvre du présent plan, le groupe SNCF a mis en place en 2021 une structure projet et un comité de pilotage associant l'ensemble des fonctions concernées des sept sociétés du Groupe : éthique, juridique et conformité, RSE, management des risques, conformité, contrôle interne, sécurité, achats, RH. Ce comité de pilotage a suivi les travaux d'élaboration de la cartographie des risques du plan de vigilance ainsi que la définition du plan d'actions et ses modalités de mise en œuvre.

En 2022, ce comité de pilotage « Vigilance » poursuivra ses travaux pour approfondir l'analyse des risques dans les filiales et sous-filiales des sociétés du Groupe, et suivre l'efficacité des actions de prévention et d'atténuation mises en œuvre.

La cartographie des risques du plan de vigilance sera actualisée et un compte rendu de mise en œuvre des actions figurera dans le plan de vigilance 2023.

Suivi des actions

Toutes les actions seront suivies en fonction d'objectifs et d'indicateurs clés de performance définis, à l'occasion de revues régulières avec les directions du Groupe ayant participé à l'élaboration du présent plan.

Retour d'expérience sur les travaux menés en 2021

Un retour d'expérience de ce premier plan de vigilance sera réalisé en 2022 dans le but d'affiner le processus d'animation et de pilotage de celui de l'exercice en cours. Il s'agira également d'améliorer le phasage avec les autres processus de cartographies des risques en vigueur au sein du Groupe : risques propres des sept sociétés principales, risques de corruption et risques extra-financiers. Cette mise en cohérence s'appuiera notamment sur la structuration et l'organisation d'une convergence des différents processus de cartographie des risques, dans un nouveau système d'information et de gestion des risques qui commencera à être déployé au premier semestre 2022.

Partage de bonnes pratiques

L'adhésion en 2021 de SNCF à l'association « Entreprise pour les Droits de l'Homme » permettra de partager les meilleures pratiques avec d'autres grands groupes français pour la prise en compte des droits humains à l'échelle internationale du groupe SNCF. En outre, sera examinée l'opportunité d'une revue par les pairs du plan de vigilance 2023, dans le cadre de l'adhésion du groupe SNCF au Global Compact.



09. Mécanisme d'alerte

9.1 L'alerte professionnelle jusqu'en 2021

Les dispositifs existants

La loi SAPIN II ⁽⁸⁾ et le code du travail permettent de recueillir le signalement des personnes physiques travaillant pour une entreprise.

Le groupe SNCF a mis en place dès 2011 un dispositif d'alerte Éthique permettant à tous les collaborateurs employés sur le territoire français des cinq sociétés du périmètre ferroviaire, dont la holding, la SA SNCF Réseau, la SA SNCF Voyageurs, la SA SNCF Gares & Connections et la SAS Fret SNCF, de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi ou à la réglementation ou à la charte éthique Groupe.

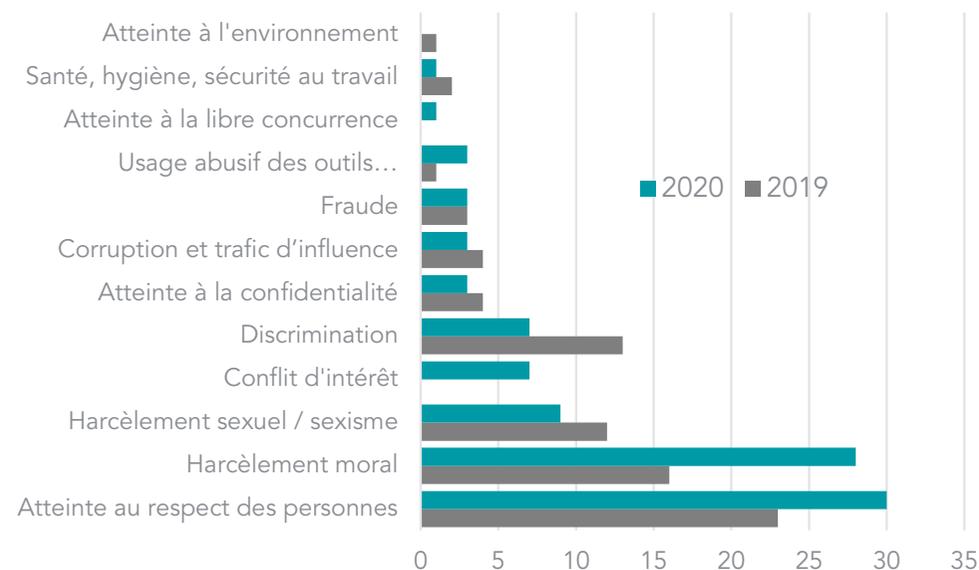
Ce dispositif d'alerte « hotline » en langue française est accessible par courriel, téléphone ou l'application numérique MyEtic disponible depuis 2021 sur tous les outils mobiles professionnels du personnel du périmètre ferroviaire en France. Sa gestion est assurée par la direction de l'Éthique Groupe (DEG) avec des déontologues qui réceptionnent et traitent les alertes, puis décident des suites à donner en concertation avec le directeur et son adjointe.

Il existe aussi un dispositif de conseil (« ligne éthique ») géré par la direction de l'Éthique Groupe pour répondre aux demandes de conseil des salariés du même périmètre. Ce dispositif de conseil est maintenu en 2022.

(8) : loi n° 2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique.

Jusqu'en 2021, d'autres sociétés du Groupe possédaient également des canaux de signalement distincts et externalisés. C'est notamment le cas de Keolis, GEODIS, Thalys, Eurostar, AREP et ICF Habitat.

Zoom sur les signalements en 2019 / 2020



NB. : les alertes en lien avec les relations fournisseurs sont également traitées dans ce cadre.

9.2 Déploiement en 2022 d'une nouvelle plateforme pour le Groupe

Une plateforme externalisée de réception des alertes aux bornes du Groupe, accessible aux salariés et tiers

Les multiples canaux d'alerte existants seront regroupés en une unique plateforme de recueil des signalements, accessible à l'ensemble des salariés du Groupe et aux tiers. Son déploiement sera initié à compter de février 2022 avec une intégration graduelle des grandes sociétés du Groupe au cours de l'année 2022. Le nouveau dispositif vise à prendre en compte les exigences de conformité à la loi sur le devoir de vigilance, mais aussi aux législations nationales en cours de transposition de la Directive (UE) 2019/1937 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2019 sur la protection des personnes qui signalent des violations du droit de l'Union européenne.

Les enjeux de la mise en place d'une telle plateforme sont aussi bien éthiques, sociétaux, qu'économiques. Il s'agit en effet de lutter contre la fraude, la corruption, ou toute autre pratique répréhensible et de réduire les risques de ces actes, préjudiciables aux intérêts et à la réputation d'une entreprise publique.

L'objectif est également d'encourager et de faciliter les signalements par le biais d'un seul outil connu de tous. En effet, cette plateforme, qui simplifie et guide les démarches de chacun des salariés et des tiers dans l'ensemble des filiales du Groupe en France ou à l'étranger, sera déclinée en plusieurs langues et accessible à tout moment.

Sécurisé, le dispositif d'alerte Groupe vise aussi à réassurer les auteurs de signalements sur l'impartialité et la neutralité de leur traitement (impératifs de confiance et protection des lanceurs d'alerte contre des risques de représailles). C'est ainsi que le Groupe a décidé d'externaliser la gestion de cette plateforme auprès d'un prestataire européen pour renforcer la protection des lanceurs d'alerte et permettre l'anonymat effectif à ceux craignant des représailles.

Exemple même de bonne pratique dans les grands groupes, cette nouvelle plateforme fera l'objet, à son lancement, d'une communication dédiée sur les canaux appropriés de communication de l'entreprise.

Précision : il s'agit d'un canal non exclusif et complémentaire des signalements possibles par le canal hiérarchique, le canal RH, une organisation syndicale, ou tout autre dispositif spécifique au niveau de la filiale concernée.

Par ailleurs, la direction de l'Éthique Groupe (mandatée par les sociétés du périmètre ferroviaire) et les filiales Keolis et GEODIS conservent leur autonomie quant à la qualification et au traitement des alertes reçues via la plateforme concernant leurs périmètres respectifs.

9.2 Déploiement en 2022 d'une nouvelle plateforme pour le Groupe

Zoom sur les modalités de la plateforme d'alerte

- **Mise en œuvre d'une décentralisation mais avec une vision Groupe :** une plateforme unique couvrant l'ensemble des signalements aux bornes du Groupe : Keolis, GEODIS, et les cinq sociétés du périmètre ferroviaire. Les indicateurs et tableaux de bord consolidés permettront d'informer la Direction Générale et les parties prenantes sur les tendances fortes et signaux faibles par entité ou problématique.
- **Ouverture de l'alerte à tous tiers** pour les sujets relevant du devoir de vigilance comme les droits humains, et ce, en attente de la transposition effective de la directive de l'Union européenne de 2019 sur les signalements.
- **Site traduit en onze langues** ⁽⁹⁾ pour faciliter l'accès et les signalements.
- **Une disponibilité 24h/24, 7jours/7 et 365 jours/an** avec la possibilité de déposer une alerte sur boîte vocale.

(9) : français, anglais, allemand, néerlandais, italien, espagnol, roumain, polonais, tchèque, vietnamien, chinois.

Une couverture globale à l'échelle du Groupe



RETROUVEZ-NOUS SUR

www.sncf.com



Contact : engagement societal-transitionecologique@sncf.fr

Mise en page : Agence 90c

Crédits photo : SNCF / Jean-Jacques d'Angelo, Alfred Cromback, Augustin Detienne, Patrick Messina, David Paquin, Matthieu Raffard, Christophe Recoura, Dominique Santrot - Adobe stock / Chris Joubert

