

PLAN DE VIGILANCE DU GROUPE SNCF

EXERCICE 2022

ÉDITO

Le devoir de vigilance, levier de compétitivité et de performance du groupe SNCF



Mikaël Lemarchand
directeur de l'Engagement
social, territorial
et environnemental

➤ Le groupe SNCF a construit son projet stratégique « TOUS SNCF » sur la conviction que seule la performance globale est durable, ce qui implique de placer la RSE au cœur de sa stratégie et de s'ouvrir pleinement aux parties prenantes de l'entreprise.

C'est dans cet esprit que s'inscrit la volonté de faire du devoir de vigilance un instrument d'amélioration de sa compétitivité et de sa performance.

Au-delà de la conformité réglementaire qui constitue un socle minimal à respecter, ce qui est attendu des entreprises aujourd'hui relève en effet de principes éthiques bien plus larges, recouvrant à la fois des dimensions sociales, humaines, culturelles, environnementales et économiques. Au demeurant, ces principes ne relèvent pas toujours d'obligations juridiques établies, mais de textes de droit international dit « souple », non contraignants et appliqués de manière volontaire.

L'entreprise SNCF est déterminée à renforcer, dans une démarche d'amélioration continue, sa capacité à piloter proactivement l'impact de ses activités sur l'ensemble de ses parties prenantes et l'environnement, tout au long de sa chaîne de valeur : c'est une question de responsabilité d'entreprise. Ainsi, le plan de vigilance du groupe SNCF devient un outil central qui prend toute sa place dans la gouvernance et le pilotage de nos activités.

Ces ambitions, qui font écho à la stratégie RSE que le Groupe s'est fixée pour la période 2020-2030, se traduisent par des évolutions en profondeur de sa gouvernance à tous les

niveaux : de l'exploitation opérationnelle aux conseils d'administration, en passant par les chaînes d'approvisionnement et les comités des engagements.

DE L'ÉTAT DES LIEUX AUX TRAJECTOIRES

Publié en 2022, le premier plan de vigilance du Groupe avait permis d'établir un panorama des risques relevant du devoir de vigilance.

Ce deuxième plan 2023 vise à refléter la dynamique dans laquelle nous sommes lancés, en présentant les ambitions du Groupe au-delà du simple état des lieux. Ainsi, à l'image des grands axes de la stratégie RSE, le plan de vigilance fait désormais l'objet de trajectoires auxquelles toutes les entités du Groupe contribuent pour piloter les risques potentiels associés à nos activités en matière :

- + de droits humains et libertés fondamentales.
- + de santé et de sécurité des personnes.
- + d'environnement.

Trois domaines qui font partie intégrante de la raison d'être du Groupe :

 **Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable**



SOMMAIRE



0

ÉDITO

Le devoir de vigilance, levier de compétitivité et de performance du Groupe SNCF

1

INTRODUCTION

Périmètre et champ d'application de la loi pour le groupe SNCF

Modèle d'affaires du Groupe SNCF

Engagements « éthique et sécurité » du Groupe

Synthèse des actions prioritaires pour l'exercice 2023

2

GOVERNANCE ET PILOTAGE DU PLAN DE VIGILANCE

Instances de gouvernance et rôle des administrateurs des filiales

Information et consultation des parties prenantes

3

CARTOGRAPHIE DES RISQUES ET ACTIONS ADAPTÉES D'ATTÉNUATION DES RISQUES OU DE PRÉVENTION DES ATTEINTES GRAVES

Cartographie des risques et dispositifs de maîtrise Santé et sécurité des personnes

Droits humains et libertés fondamentales

Environnement

4

PROCÉDURES D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE DE LA SITUATION DES FILIALES, DES SOUS-TRAITANTS ET FOURNISSEURS AU REGARD DES RISQUES

Management des risques du groupe SNCF

Méthodologie d'évaluation des risques liés au devoir de vigilance

Renforcement de l'évaluation des fournisseurs

5

MÉCANISME D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS

Nouvelle plateforme de signalement déployée en 2022

Premiers retours d'expérience de la nouvelle plateforme de signalement

Nature des problématiques relatives aux alertes

6

SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LEUR EFFICACITÉ

Structuration du pilotage des plans d'actions

Compte-rendu des actions prioritaires du plan de vigilance de 2022

Enjeux et données clés pour les trois domaines de risques



INTRODUCTION

PÉRIMÈTRE ET CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI POUR LE GROUPE SNCF (1/2)

UN PLAN ÉTABLI SUR LE PÉRIMÈTRE DES SEPT SOCIÉTÉS

Conformément à la loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordres, le Groupe SNCF publie son plan de vigilance portant sur l'exercice 2022. Ce plan est établi sur le périmètre des sept sociétés (et de leurs filiales contrôlées), issues de la réforme ferroviaire du 1^{er} janvier 2020.



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

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

Le présent plan de vigilance rend compte de la mise en œuvre des actions prioritaires engagées en 2022 et établit un programme de travail pour l'année 2023.



Précision



Le plan de vigilance est publié dans le rapport financier annuel 2023 du Groupe SNCF, à la suite de la Déclaration de performance extra-financière (DPEF).



En savoir plus :
[www.sncf.com/fr/groupe/finance/
publications-financieres-sncf](http://www.sncf.com/fr/groupe/finance/publications-financieres-sncf)



276 271

salariés
dans le groupe SNCF
dont 24,4 % à l'international
dans sept sociétés et plus de 900 filiales
contrôlées

PÉRIMÈTRE ET CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI POUR LE GROUPE SNCF (2/2)

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


41,4 Mds€
(+19,3%) de chiffre d'affaires
dont 37% à l'international


276 271
salariés dont 24,4%
à l'international


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

SNCF SA

Consommation d'énergie Groupe 17,8 TWh dont 10,3 TWh ferroviaire
Émissions GES : 3 260 kt de CO₂e
8,5 M de m² de bâtiments
20 000 ha de foncier


SNCF Réseau
4 filiales

28 000 km de lignes
95 000 ha d'emprises ferroviaires
1 752 chantiers majeurs
15 000 passages à niveau


SNCF Gares &
Connexions
6 filiales

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


SNCF Voyageurs
24 filiales

1 110 M de voyageurs en 2021
35 technicentres en France
15 200 salariés du Matériel


Keolis
Plus de 300 filiales

452 km de lignes de métro
1 034 km de lignes de Tram
2 300 km de lignes ferroviaires
Présence dans 13 pays


Rail Logistics Europe
40 filiales

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


Geodis
Plus de 250 filiales

9,9 M m² d'entrepôts
3 545 camions en flotte propre
Présence directe dans plus de 60 pays
et un réseau mondial qui couvre près
de 170 pays

=
au total

plus de 900 filiales contrôlées

Nos ressources

HUMAINES

- 276 271 salariés dont 24,4 % à l'international
- 150 métiers aux expertises diversifiées
- Moins de 0,56 % d'écart de rémunération entre les femmes et les hommes dans les activités ferroviaires

PRODUCTION

Infrastructures :

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

Foncier :

- 2^e propriétaire foncier en France : 8,2 M m² de bâtiments industriels et tertiaires dont les technicentres

Logistique :

- 9,9 M m² d'entrepôts de stockage Geodis
- 3 545 camions en flotte propre

FINANCIÈRES

- EBITDA Groupe à 6,6 Mds € en hausse de 35 % vs 2021
- EBITDA / CA à 16 % vs 12,5 % en 2021
- Cash-flow libre positif de 1,3 Md € conforme à l'engagement du Groupe dans le cadre de la réforme ferroviaire en 2018

DIGITALES

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

ÉNERGÉTIQUES

- 17,8 TWh d'énergie consommée dont 10,3 TWh pour la traction électrique ferroviaire
- 12 Contrats PPA sur du photovoltaïque

MODÈLE D'AFFAIRES DU GROUPE SNCF



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.



TRANSPORT VOYAGEURS



TRANSPORT MARCHANDISES PAR FER



TRANSPORT & LOGISTIQUE



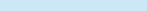
GESTION D'INFRASTRUCTURES



GESTION D'ACTIFS



FONCTIONS SUPPORTS



PRINCIPAUX ENGAGEMENTS 2030

Diminuer les émissions de GES (scopes 1 & 2) en France, par rapport à 2015 :

- 30% pour les activités du secteur du Transport
- 50% pour les activités du secteur du Bâtiment
- Trajectoire vers le zéro déchet valorisable non valorisé pour le cœur de l'activité ferroviaire
- 100 millions d'euros d'achats solidaires directs auprès du secteur du travail protégé et adapté et de l'insertion par l'activité économique

RAISON D'ÊTRE



Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable



Notre création de valeur

POUR LES PASSAGERS ET CHARGEURS

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

Passagers

- 15 M de voyageurs quotidiens en France et à l'international
- 87,1% de ponctualité
- 71% de clients satisfaits toutes marques confondues

• Gamme de prix large, tarifs Cartes Avantages, augmentation de prix plus faible que l'inflation, sans augmentation sur OUIGO

Chargeurs

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

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

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

POUR LES SALARIÉS

Assurer l'employabilité, le développement des compétences, l'évolution des carrières et la mobilité des collaborateurs

au sein de l'entreprise

- 14 305 recrutements en CDI en France
- 8% de la masse salariale investie en formation dans l'activité ferroviaire
- 27% des cadres issus du collège maîtrise
- Programme PRISME de développement de la sécurité
- Dispositifs d'engagement des salariés
- Offres de logement pour les salariés et alternants

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

- Programme PRISME de développement de la sécurité
- 65% des salariés du secteur ferroviaire se déclarent engagés

POUR LES TERRITOIRES

Accompagner la cohésion et le développement économique des territoires

- Grâce à 12 Mds € d'achats en France, soutien de + de 247 000 emplois en France et 15 Mds € de création de valeur en 2021

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

- 5,6 Mds € pour le réseau ferré avec les travaux de régénération du réseau principal quotidien
- 2,8 Mds € d'investissements pour le matériel roulant et les installations d'exploitation de SNCF Voyageurs

POUR LA SOCIÉTÉ ET LA PLANÈTE

Contribuer à l'atténuation du changement climatique

• Décarbonation complète des activités du transport et du bâtiment du Groupe en 2050 dans le cadre de l'Accord de Paris

- Moins de 1% des émissions du secteur des transports pour 10% de voyageurs et marchandises transportés
- 6 fois moins d'énergie consommée à la tonne transportée par fer par rapport à la route

• Forte ambition de développement de la part modale du ferroviaire dans la décennie à venir pour contribuer à la décarbonation du secteur des transports

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

- 100% des rails déposés valorisés : 97,7% sont recyclés en acier et 2,3% sont réemployés

ENGAGEMENTS « ÉTHIQUE ET SÉCURITÉ » DU GROUPE

DES ENGAGEMENTS DE LONGUE DATE

Le Groupe SNCF agit de longue date sur les trois catégories de risques visées par la loi sur le devoir de vigilance. Il s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les 10 principes du Pacte Mondial des Nations unies (« 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 Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et lui permettent d'obtenir, depuis 2015, le score le plus élevé de performance en matière de responsabilité sociale (niveau « Advanced »).

Chartes et programmes

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

- + La charte éthique (rénovée et actualisée en 2022).
- + La charte Relation Fournisseurs & RSE.
- + L'accord « en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité ».
- + La charte diversité (certification GEEIS¹ pour GEODIS, et pour SNCF Réseau hors filiales).

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

UNE STRATÉGIE RSE EN PHASE AVEC LE DEVOIR DE VIGILANCE

Enfin, le projet d'entreprise « TOUS SNCF », lancé 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. La santé, la sécurité et l'éthique y figurent comme des leviers de performance globale, de compétitivité et d'attractivité du Groupe.

Six axes et une raison d'être

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

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

Pour traduire ces ambitions, le groupe SNCF s'est doté fin 2021 d'une nouvelle raison d'être :

 Agir pour une société en mouvement,
solidaire et durable



SYNTHÈSE DES ACTIONS PRIORITAIRES POUR L'EXERCICE 2023 (1/2)

2022 : UNE ANNÉE DE MOBILISATION DES SOCIÉTÉS DU GROUPE

Les travaux entrepris dans le cadre de la mise en œuvre du plan de vigilance engagent tout le périmètre du Groupe.

Les actions prioritaires conduites en 2022 ont montré l'importance de mobiliser des sociétés et filiales qui réalisent la production des offres et services du Groupe et qui sont en prise directe avec la matérialité des risques.

Les actions qui avaient été définies pour l'exercice 2022 étaient centrées sur :

- + La structuration de l'approche des risques relevant du devoir de vigilance dans les sociétés et filiales du Groupe.
- + Le renforcement de l'audit et du contrôle interne.
- + Le déploiement d'une nouvelle plateforme d'alerte.

Les résultats des actions prioritaires de 2022 sont désormais intégrés dans les modes de fonctionnement pérennes de l'entreprise.

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

2023 : LA MISE EN RELIEF DU RÔLE DES ADMINISTRATEURS DES FILIALES

Les actions définies pour 2023, s'inscrivent dans la continuité de l'exercice écoulé. Elles visent à ancrer davantage la gouvernance du devoir de vigilance dans les filiales et sociétés du Groupe, en apportant aux administrateurs un éclairage et des leviers complémentaires pour l'exercice de leurs responsabilités.

En 2023, pour renforcer la prise en compte des risques relevant du devoir de vigilance, la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) souhaite agir aux plus hauts niveaux de l'entreprise pour mobiliser les conseils d'administration et les mandataires sociaux des sept sociétés du Groupe, ainsi que les administrateurs des filiales. Cela fait écho à la proposition de directive européenne sur le devoir de vigilance, en cours de discussion au Parlement européen, qui soulignait dans sa version initiale la responsabilité qui incombe aux administrateurs des sociétés d'intégrer dans leurs décisions les questions de durabilité (y compris les droits humains et le changement climatique) et d'assurer la supervision des mesures de diligence raisonnable nécessaires.

Plus globalement, l'objectif de ces actions est d'instaurer une gouvernance durable d'entreprise en favorisant l'émergence de réponses adaptées aux exigences du devoir de vigilance, en particulier dans les chaînes d'approvisionnement.

5 

nouvelles priorités en 2023

dans la continuité des actions réalisées en 2022

SYNTHÈSE DES ACTIONS PRIORITAIRES POUR L'EXERCICE 2023 (2/2)

01

POURSUIVRE L'ANCRAGE DU DEVOIR DE VIGILANCE DANS LA GOUVERNANCE ET LE PILOTAGE DES SOCIÉTÉS DU GROUPE SNCF

- + Mobiliser et impliquer directement les conseils d'administration, comités exécutifs des sociétés, et mandataires sociaux des filiales dans la prise en compte des risques du devoir de vigilance et la gouvernance du plan de vigilance sur leur périmètre de responsabilité.
- + Lancer des actions de sensibilisation, notamment sur les risques d'atteintes aux droits humains inhérents aux chaînes d'approvisionnement.

Cette action s'appuie sur le résultat des actions prioritaires de 2022 (inscription des cartographies de risques liées au devoir de vigilance dans le nouvel outil de management des risques mis en place par le Groupe en 2022 ; grilles de contrôle interne et d'audit interne définis ; indicateurs de pilotage du devoir de vigilance).

02

ÉLARGIR L'ÉVALUATION DES TIERS ET DES FOURNISSEURS À L'ENSEMBLE DES RISQUES RELEVANT DU DEVOIR DE VIGILANCE

- + Mettre à jour les procédures d'évaluation des tiers/fournisseurs avant leur validation par les COMEX des sociétés du Groupe.
- + Mettre en place le nouvel outil d'évaluation des tiers/fournisseurs intégrant les dimensions de la responsabilité sociale d'entreprise (RSE) relevant du « devoir de vigilance ».

03

FINALISER LA TRAJECTOIRE D'AUDITS « SOCIAUX » DE FOURNISSEURS SUR SITES ET EN POURSUIVRE LE DÉPLOIEMENT

- + S'appuyer sur le retour d'expérience de la série d'audits initiée en 2022, en vue de pérenniser la démarche engagée en 2022 pour définir une trajectoire pluriannuelle d'audits fournisseurs dans les pays et les familles d'achats les plus à risques.

04

SIGNER ET METTRE EN ŒUVRE LA POLITIQUE « DROITS HUMAINS » DU GROUPE

- + S'appuyer sur des actions d'animation en soutien : e-learning « Droits Humains » déclinés dans les sept sociétés du Groupe, à l'attention de populations cibles à préciser (activités, pays...).

05

METTRE EN PLACE UNE VEILLE PROSPECTIVE DES RISQUES LIÉS AU DEVOIR DE VIGILANCE

- + S'appuyer sur la montée en puissance de la nouvelle plateforme de signalement (cf. partie 5).
- + Prendre en compte les évolutions des cartographies des risques.





GOUVERNANCE ET PILOTAGE DU PLAN DE VIGILANCE

INSTANCES DE GOUVERNANCE ET RÔLE DES ADMINISTRATEURS DES FILIALES

UN PILOTAGE TRANSVERSE

Le plan de vigilance pour l'ensemble du groupe SNCF est piloté par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) de la SA SNCF. Rattachée directement au président-directeur général du Groupe, la DESTE est positionnée au sein du comité exécutif (COMEX) et du comité de direction générale de la SA SNCF. Elle a notamment pour mission de piloter la performance et les risques extra-financiers du Groupe, en collaboration avec la direction du Management des Risques et avec l'appui des principales directions fonctionnelles des sociétés et filiales du Groupe (cf. point 4.1). Chacune des sept sociétés du Groupe est responsable sur son périmètre de l'actualisation de la cartographie des risques relevant du devoir de vigilance, ainsi que de la mise en œuvre et du suivi des actions de prévention et d'atténuation de ces risques.

UN RÉSEAU INTERNE DE CONTRIBUTEURS À L'ÉCHELLE DU GROUPE

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

LE RÔLE DES DIRECTIONS D'APPUI DANS LE SUIVI DU PLAN DE VIGILANCE

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

GOUVERNANCE SPÉCIFIQUE DU PLAN DE VIGILANCE

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

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



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



INFORMATION ET CONSULTATION DES PARTIES PRENANTES

INFORMATION DU COMITÉ DES PARTIES PRENANTES

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

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

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

Les travaux et recommandations du comité alimentent le conseil d'administration.



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

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

INFORMATION DES ORGANISATIONS SYNDICALES

Les travaux menés sur le plan de vigilance tout au long de l'exercice 2022 avec la contribution des sept sociétés du Groupe ont fait l'objet de plusieurs échanges avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise :

- + Des réunions bilatérales organisées par la DRH Groupe au mois de juin.
- + Une présentation au Comité d'entreprise européen (CEE).
- + Une communication au Comité de Groupe.

Ces rencontres, organisées par la direction de l'Engagement social, territorial et environnemental (DESTE) et la direction Éthique Groupe, ont permis aux organisations syndicales de partager leur vision opérationnelle des risques. Elle a été prise en considération pour enrichir les travaux d'élaboration du plan de vigilance.

La structuration du dialogue avec le CPP et les organisations syndicales représentatives à l'échelle du Groupe se poursuivra au fil des exercices. L'apport substantiel de ces parties prenantes au suivi et à la mise en œuvre du plan de vigilance justifie la pérennisation de leur contribution à la construction de la performance du Groupe.

Enfin, la SNCF a mené en 2022 une grande enquête auprès de ses parties prenantes, en vue d'actualiser sa matrice de matérialité. Les réponses de plus de 10 500 personnes représentatives ont apporté un éclairage sur leurs attentes au regard de la stratégie du Groupe.





CARTOGRAPHIE
DES RISQUES
ET ACTIONS ADAPTÉES
D'ATTÉNUATION
ET DE PRÉVENTION DES
ATTEINTES GRAVES

3

CARTOGRAPHIE 2023 DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES

UNE VISION PLUS OPÉRATIONNELLE DES RISQUES

Les travaux du plan de vigilance 2022 ont permis d'ancrer la prise en compte des risques relevant du devoir de vigilance dans le management des risques des sociétés du Groupe. Ces bases seront consolidées et constituent le socle des actions prioritaires de 2023 (cf. page 15).

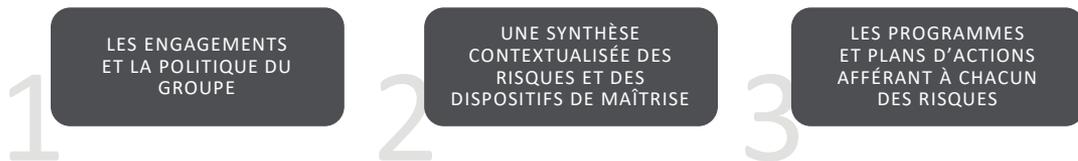
Les avancées de 2022, détaillées au point 6.2 de ce plan, conduisent à une cartographie des risques plus resserrée et plus opérationnelle qui vise à en faciliter le pilotage et la gouvernance.

Cette nouvelle vision des risques permet également de faire le lien avec la nouvelle matrice de matérialité du Groupe (actualisation de la précédente de 2017). En effet, les attentes fortes des parties prenantes, tant internes qu'externes, sur la rénovation des infrastructures, l'adaptation au changement climatique, ou encore le développement de solutions de transport multimodales,... portent des enjeux clairs en termes de droits humains, de santé et de sécurité et d'environnement.

Dans le présent plan, la description des risques est plus ciblée et illustrée par des focus sur des actions de prévention ou d'atténuation plus spécifiques à chaque société du Groupe.

Cette partie 3 présente la cartographie des risques pour chacune des trois thématiques de la loi (points 3.2 Droits humains et libertés fondamentales, 3.3 Santé et sécurité des personnes, et 3.4 Environnement).

Pour chaque thématique sont présentés :



14

risques répertoriés
dans les trois domaines relevant
du devoir de vigilance



Précision



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

CARTOGRAPHIE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES

RÉFÉRENCE	RISQUES D'ATTEINTES GRAVES SELON UNE CRITICITÉ DÉCROISSANTE	ACTIVITÉS CONCERNÉES DU GROUPE
-----------	---	--------------------------------

SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

SSP1	Exposition des personnes aux risques climatiques	Transport de voyageurs et de marchandises – services logistiques Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP2	Accident grave d'exploitation	Transport de voyageurs et de marchandises
SSP3	Accident ou atteinte grave aux personnes dans les emprises ou dans les transports opérés par le Groupe	Gestion et exploitation des espaces de production et de services
SSP4	Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Transport de voyageurs et de marchandises – Accueil, commercial, relation client
SSP6	Crise sanitaire récurrente ou durable	Toutes activités

DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

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

ENVIRONNEMENT

ENV1	Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux	Activités industrielles d'exploitation, de maintenance ou de construction
ENV2	Surconsommation de la ressource en eau	Activités de maintenance
ENV3	Surconsommation d'énergie et émissions de GES	Transport de voyageurs et de marchandises – Activités industrielles de maintenance ou de construction
ENV4	Atteinte à la biodiversité	Activités industrielles de maintenance ou de construction



3

SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

La politique sécurité et le programme PRISME
Synthèse des risques d'atteintes graves
Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DU GROUPE ET LE PROGRAMME PRISME (1/3)

LA POLITIQUE ET LA DOCTRINE DE SÉCURITÉ DU GROUPE

Cette année 2022 est une année particulière pour la SNCF, qui a assumé en conscience, avec humilité et compassion envers les victimes, le jugement de l'accident de Brétigny survenu le 12 juillet 2013.

En apprenant cet évènement, la SNCF garde à cœur d'assurer le plus haut niveau de sécurité de ses offres, qui est et doit rester l'atout premier du train et de tous les services de transport opérés par le Groupe. La sécurité, inhérente au transport ferroviaire, est plus que jamais l'un des fondamentaux de la SNCF et une priorité absolue à l'égard de ses clients, salariés et prestataires. C'est un atout que l'entreprise a le devoir de préserver.

À partir de 2015, le management de la sécurité ferroviaire a été remodelé en profondeur avec la mise en œuvre d'un programme national baptisé « PRISME ». Pour accroître encore son efficacité, des efforts sont déployés tous les ans, soutenus par le Président-Directeur général de la SNCF. Il a souhaité s'impliquer personnellement dans le suivi de ce programme d'amélioration continue, dont le prochain horizon est fixé à 2026.

À l'occasion de la convention sécurité SNCF, qui a réuni en septembre 2022 à Lille 700 managers et acteurs de la sécurité, le PDG a expliqué le nouveau cap qu'il entend donner à la politique de sécurité. Il a impulsé un tournant dans la doctrine de sécurité de l'entreprise en donnant la priorité à la sécurité globale qui veut faire progresser de façon cohérente toutes « les sécurités » : sécurité de l'exploitation, sécurité et santé au travail, sécurité incendie, sécurité environnementale, sûreté et cybersécurité.

La sécurité globale fait l'objet d'une politique générale du Groupe qui a été réactualisée en février 2023.

PRISME



LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DU GROUPE ET LE PROGRAMME PRISME (2/3)

PRISME  Après sept ans d'existence, un bilan positif

Depuis sa création en 2015, **PRISME** a permis de fédérer toutes les initiatives en matière de sécurité dans l'entreprise et de construire un cap commun.

Les chantiers engagés depuis 2015 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. La transformation managériale de la sécurité, les Facteurs organisationnels et humains (FOH), la démarche « Juste & équitable », en apportant méthodes et outils modernisés aux équipes opérationnelles, ont augmenté la conscience des risques et la capacité à les maîtriser.

Résultat : la SNCF a progressé en termes de sécurité de l'exploitation ferroviaire,

En diminuant de 23% les accidents significatifs (au sens de la directive européenne 2016/798) depuis 2015.

En divisant par deux le nombre d'évènements sécurité remarquables depuis 2015.

L'entreprise a également amélioré la santé et sécurité au travail en réduisant de 20% les accidents du travail depuis 2016.

 La sécurité est avec les RH un élément transversal fort de l'unité de la SNCF. Elle réunit tous les salariés et toutes les sociétés ferroviaires dans une même culture et un même objectif d'excellence (...)



Jean-Pierre Farandou
PDG DU GROUPE SNCF

PRISME  Renforcer la sécurité en partant du terrain

> ÉCLAIRAGE

Les principes du programme **PRISME**, rappelés dans la charte d'engagement signée en janvier 2021 par les présidents des cinq sociétés ferroviaires de la SNCF, consistaient notamment à :

- + Encourager les remontées spontanées des incidents et éléments précurseurs pour mieux les prévenir.
- + Installer le management par les risques pour prioriser les actions.
- + Maîtriser les interfaces entre les entités (y compris prestataires et sous-traitants) pour garantir la production de la sécurité dans le travail collectif.
- + Simplifier les procédures auprès de tous les acteurs contribuant à la sécurité pour en faciliter l'appropriation.
- + Analyser les risques en amont et a posteriori pour prioriser les actions.
- + Créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés.
- + Déployer les démarches et outils les plus innovants pour fournir à chaque salarié un environnement de travail et des moyens technologiques sécurisés.



Objectif d'ici 2026
Ancrer une culture sécurité participative, proactive et intégrée.



LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DU GROUPE ET LE PROGRAMME PRISME (3/3)

NOUVELLES PERSPECTIVES : LE MANAGEMENT DE LA SÉCURITÉ RENFORCÉ DANS LES ÉTABLISSEMENTS

Les résultats encourageants observés depuis 2015 doivent encore progresser pour atteindre le cap ambitieux fixé pour 2026. Ainsi la responsabilité et la capacité d'initiative notamment des directeurs d'établissement, en matière de sécurité, est réaffirmée pour viser :

- + Zéro mort chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.
- + Un quart d'accidents avec arrêt en moins d'ici 2026, soit un taux de fréquence (TF) de 11.

D'où la définition pour 2023-2025 de trois nouveaux piliers :

- 1 Un programme avec et pour les salariés**, favorisant la sécurité et la réussite des missions et encourageant la remontée systématique de l'information. Une charte de libération de la parole, stipulant que la révélation d'un fait sécurité par un salarié ne doit pas entraîner de sanction, est désormais appliquée.
- 2 Un programme au bénéfice des entités opérationnelles**, dépassant les antagonismes apparents entre production et sécurité grâce à un partage d'informations entre managers et salariés. L'objectif est de favoriser la résolution locale des problèmes et irritants avec les salariés, et le retour sur les suites données.
- 3 Un programme pour la SNCF, ouvert à l'externe**, en considérant la sécurité comme un bien commun à préserver et non comme un avantage concurrentiel.

CES TROIS NOUVEAUX PILIERS DE PRISME SE MATÉRIALISENT DANS :

- + La construction de projets d'établissements et de projets d'équipes « Tous SNCF », et les plans d'actions sécurité 2023.
- + L'élaboration d'un plan d'actions plus complet, fixant des priorités et un échelonnement pour les trois ans à venir au niveau des sociétés et du Groupe.
- + Un point d'étape fixé à fin 2023 pour évaluer l'avancement des actions et programmer dans trois ans une nouvelle convention nationale sécurité.

Nouvelles perspectives : une doctrine générale de sécurité modernisée

Cap prioritaire donné à la convention sécurité SNCF de Lille, la sécurité globale assemble dorénavant dans une approche intégrée la prévention et l'atténuation de tous les risques :

- + Ceux traités depuis toujours par l'entreprise : sécurité de l'exploitation ferroviaire, santé et sécurité, incendie, sûreté des personnes et des biens.
- + Mais aussi de nouveaux risques jusque-là traités à part : cybersécurité, risques environnementaux, aussi bien ceux générés par les activités de l'entreprise, que les risques externes auxquels est confrontée l'entreprise et en premier lieu le changement climatique avec son lot d'évènements extrêmes : inondations, sécheresses, canicule, orages violents...



LA POLITIQUE DE SÉCURITÉ DU GROUPE ET LE PROGRAMME PRISME (3/3)

Considérée désormais comme un bien commun, la sécurité ferroviaire nécessite de travailler avec toutes les parties prenantes de l'entreprise dans un esprit de coopération et d'ouverture. Cette orientation forte se traduira, dès 2023, par l'adoption de la métrique commune française et européenne d'évaluation de la gravité des événements de sécurité pour mesurer le niveau de sécurité (échelle de gravité de l'EPSF).

› L'échelle de gravité de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF)



En 2016, un groupe de travail associant l'ensemble des exploitants ferroviaires a conduit l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) à définir les principes d'une échelle de gravité à six niveaux. Les accidents les plus graves, de niveaux 5 et 6, correspondent aux accidents significatifs relevant des Indicateurs de sécurité communs (ISC) dont la définition est reprise à l'annexe 1 de la directive européenne (UE) 2016/798.



SYNTHÈSE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES À LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES PERSONNES (1/3)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
SSP1 EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	+ Exposition des clients, salariés et prestataires à des événements climatiques extrêmes impactant les gares ou les services de transports.	+ Difficulté de définition de trajectoires d'adaptation au changement climatique. + Faible résilience des infrastructures, gares et matériel roulants.	+ Impacts directs sur la circulation des trains et des autres modes exploités par le Groupe.	+ Gouvernance spécifique (Comité spécialisé du conseil d'administration du Groupe). + Programmes d'amélioration de la résilience des infrastructures et des matériels roulants exploités par le Groupe.
SSP2 ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	+ Accident grave d'exploitation touchant les transports de voyageurs ou de marchandises.	+ Défaillance technique, humaine ou organisationnelle, ou événement exogène au système ferroviaire affectant la sécurité des circulations. + Non-respect des règles de sécurité par les usagers de la route empruntant les passages à niveau.	+ Blessés graves ou décès. + Perte de confinement de matières dangereuses transportées.	+ Certificat sécurité des sociétés exploitantes. + Politiques, programmes et plans d'actions sécurité déclinés dans toutes les sociétés du Groupe. + Politique de gestion des passages à niveau sur deux volets : suppressions en concertation avec les collectivités territoriales et multiplication d'aménagements visant à réduire les risques identifiés (via un diagnostic routier notamment). + Normes de maintenance spécifique des voies de circulation des trains de matières dangereuses. + Traçage des transports de marchandises en ligne et adaptations locales d'exploitation. + Formation des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
SSP3 ACCIDENTS OU ATTEINTES GRAVES AUX PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS OPÉRÉS PAR LE GROUPE	+ Heurt par un véhicule en circulation (train, bus, métros ou tramways). + Électrisation d'une personne (client, migrant...). + Trafic de migrants à l'insu d'une filiale opérant dans le transport et la logistique de marchandises. + Agression de clients ou atteinte des personnels en contact avec le public.	+ Intrusion de personne non autorisée dans les emprises (ferroviaires, métros...) + Méconnaissance des risques ou non-observation des consignes de sécurité données par l'entreprise pour l'usage normal des services de transport. + Défaillance dans la sécurisation d'un site ferroviaire (sûreté, contrôle des accès...). + Accroissement de la délinquance et de la fraude dans des zones sensibles.	+ Blessés graves ou décès. + Choc psychologique des personnes témoins d'un accident. + Atteintes à l'intégrité et à la santé psychologique des personnes.	+ Dispositifs de sécurisation des accès aux sites de production. Signalétique et annonces sonores de danger aux usagers, notamment en mode d'exploitation dégradé ou en situation de crise. + Campagnes d'information, de sensibilisation et de prévention auprès des clients et des scolaires. + Sécurisation des transports de marchandises. + Formation et équipement des agents de la Sûreté ferroviaire (caméras piétons), des personnels commerciaux et de services aux voyageurs. + Vidéoprotection des gares, bus, tramways et numéros et bornes d'alerte pour voyageurs.



SYNTHÈSE DES RISQUES D’ATTEINTES GRAVES À LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES PERSONNES (2/3)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
<p>SSP4</p> <p>ACCIDENT DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Accidents de manutention de charges, dans le cadre d’opérations de maintenance des infrastructures ou des matériels roulants. + Accidents routiers et ferroviaires liés aux activités commerciales de transporteur, ou à l’utilisation de véhicules de service. + Accident sur un chantier de maintenance ou de régénération des infrastructures ferroviaires, ou sur un chantier BTP de rénovation de gare. + Exposition accidentelle à des produits chimiques ou à l’amiante dans le cadre d’opérations de maintenance des voies, du matériel roulant, de bâtiments, d’exploitation ou de démantèlement du matériel roulant. + Accident dans un atelier de maintenance (électrisation...). 	<ul style="list-style-type: none"> + Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d’intervention sur un chantier. + Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de coactivité sur un site SNCF. + Organisation du travail inadaptée du fait d’inspections communes préalables (ICP) et plans de prévention incomplets ou mal appliqués. + Conditions d’intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...). + Dégradation non détectée d’éléments constitutifs d’un bâtiment exploité. 	<ul style="list-style-type: none"> + Blessures graves ou décès, touchant un salarié de la SNCF ou d’un prestataire. + Exposition de salariés ou prestataires, occasionnant blessures, incapacités ou décès, ou maladie professionnelle invalidante. 	<ul style="list-style-type: none"> + Politique sécurité du Groupe. + Audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats. + Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001). Certification des sites industriels et de maintenance et de certaines activités d’exploitation. + Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale (contrôles de niveau 1 et 2). Déploiement généralisé de l’usage du savoir voir/savoir-dire. + Renforcement des dispositifs et outils d’évaluation des risques. + Formation des salariés à l’analyse de risques et à la rédaction des plans de prévention. 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. + Formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des salariés, revues de processus, etc. + Programme de réduction du patrimoine amiante.



SYNTHÈSE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES À LA SANTÉ ET LA SÉCURITÉ DES PERSONNES (3/3)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
SSP5 TERRORISME	+ Acte terroriste touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par le Groupe.	+ Contournement de la sécurisation des accès ou des systèmes d'information (cyber-attaque). + Dégradation volontaire, vol de matériaux ou de composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter l'exploitation transports opérés par le Groupe.	+ Blessés graves ou décès. + Atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients.	+ Engagement de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sécurité des voyageurs sur les territoires desservis par le Groupe. + Adaptation en continu aux menaces liées à la cybersécurité.
SSP6 CRISE SANITAIRE DURABLE OU RÉCURRENTÉ (pandémie COVID-19)	+ Résurgence de la maladie liée à l'émergence de nouveaux variants échappant à l'immunité vaccinale.	+ Difficulté d'application des protocoles sanitaires ou non-respect des mesures édictées par les autorités sanitaires.	+ Renforcement des mesures sanitaires dans les transports.	+ Poursuite de la mise en œuvre et suivi des protocoles déjà établis.



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES

RÉDUIRE LES NOUVELLES SITUATIONS DE RISQUES

L'accroissement et l'accélération des effets du changement climatique a des conséquences physiques et économiques importantes sur les activités du Groupe SNCF. La récurrence accrue d'événements météorologiques intenses : précipitations, sécheresse, tempêtes, vagues de chaleurs intenses... entraîne des dégradations des actifs et altère le fonctionnement des infrastructures, des gares, des ateliers et des matériels roulants.

Les activités de l'entreprise peuvent s'en trouver affectées, avec des conséquences sur la continuité de service, la sécurité des personnes et des biens et les conditions de vie au travail des salariés.

Cela se traduit dès à présent :

- + Pour les clients, par des retards ou des arrêts des circulations.
- + Pour les salariés, par une gestion de crise quasi quotidienne à certaines périodes de l'année, avec des adaptations des horaires de travail, une augmentation des heures d'astreinte et des conditions de travail dégradées.

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

700 ⚡

sinistres « événements naturels »

en moyenne par an

Plus globalement, le Groupe s'est engagé en 2021 à élaborer un plan d'adaptation de ses activités au changement climatique. C'est l'un des six axes de la stratégie RSE 2020-2030 approuvée par le conseil d'administration de la SNCF le 23 juin 2021.

Fin 2021, un Comité stratégique annuel « Adaptation au changement climatique » (CSACC) a été institué au sein du Comité des présidents, complémentaire du Comité stratégique « Énergie-Carbone » déjà existant, avec l'objectif de définir une trajectoire en vue d'intégrer la gestion des aléas climatiques dans l'organisation et la planification des activités du Groupe.

En 2022, l'analyse du risque climat a été approfondie à l'occasion de la mise à jour annuelle de la cartographie des risques majeurs du Groupe.

PRIORITÉS D' ACTIONS DU GROUPE

En 2023 un réseau de référents sera constitué au sein des sociétés du Groupe pour coordonner la prise en compte du changement climatique dans les activités. Les travaux menés en 2022 sous l'égide du CSACC ont conduit à un plan d'actions en cinq grands volets pour l'année 2023 :

- + **Élaborer des jeux de données climatiques issues des scénarios du GIEC** (SSP2-4.5 et SSP5-8.5), pour bâtir des références communes et des analyses exploitables par les opérationnels.
- + **Poursuivre les actions de sensibilisation et de formation** des salariés et équipes dédiées, et développer les expertises.
- + **Renforcer les analyses de vulnérabilité des sites à forts enjeux**, par rapport au climat actuel et futur, et évaluer les impacts pour les tiers et pour l'entreprise.
- + **Identifier des évolutions d'organisation de l'exploitation** permettant de maintenir la continuité de service : structures dédiées, bonnes pratiques, etc.
- + **Initier des recherches inspirées du biomimétisme** pour la conception et l'adaptation structurelle des systèmes (groupe de travail lancé par SNCF Réseau).



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : ACCIDENTS OU ATTEINTES GRAVES AUX PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS

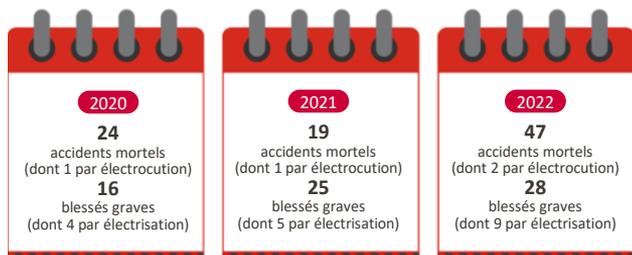
DES CAMPAGNES DE PRÉVENTION RÉGULIÈREMENT ORGANISÉES

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

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

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

› L'accidentologie sur le domaine ferroviaire



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

Des actions envers les jeunes...

Depuis plus de 20 ans, la SNCF mène des actions de sensibilisation auprès des jeunes, du CM1 à la Terminale, et une convention de partenariat avec l'Éducation nationale est en place depuis 2006. Ainsi chaque année, plusieurs centaines de collaborateurs SNCF interviennent en classe auprès de 230 000 jeunes.

...et les populations déplacées

La gestion globale des flux de populations qui fuient leur pays d'origine relève des services de l'État. Cependant, la SNCF se doit de protéger ces personnes des accidents graves pouvant survenir aux abords ou sur les voies ferrées.

En 2018, la SNCF et le Haut-Commissariat aux réfugiés ont réalisé des supports visuels qui illustrent les situations de risques (heurts par un train ou électrocution). Traduits en 84 langues, ils sont distribués aux associations en lien direct avec les migrants.

Par ailleurs, la Sûreté ferroviaire mène avec les autorités des actions spécifiques auprès des migrants pour les accompagner dans leurs mouvements dans les transports ou autres domaines ferroviaires.



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES (1/3)

PRÉVENTION DE LA SÉCURITÉ DU PERSONNEL LORS DE TRAVAUX EN COACTIVITÉ

Dans le cadre de son obligation légale d'assurer la sécurité de son personnel et de ses prestataires, SNCF Réseau a mis en œuvre un plan d'actions spécifiques pour renforcer la sécurité lors de la réalisation des travaux d'infrastructure (régénération, remises en état, constructions nouvelles...).

BAISSE DES ACCIDENTS DU TRAVAIL ET DE LEUR FRÉQUENCE

Les résultats, en amélioration, matérialisent les effets positifs du programme PRISME, avec notamment l'ancrage des briefings chantiers dans les pratiques courantes des opérateurs, et une libération effective de la parole qui s'installe progressivement dans les équipes opérationnelles.

Si les statistiques d'incidentologie montrent en effet une tendance globale à la baisse des accidents ou quasi-accidents graves du travail associée à une baisse du taux de fréquence, l'objectif « zéro mort » tant chez nos salariés que chez nos sous-traitants reste non atteint.

DES MARGES DE PROGRÈS DANS LES CONTEXTES DE COACTIVITÉ

La régénération des infrastructures à un rythme soutenu génère des contraintes de planning et de multiples périmètres d'intervention et de responsabilités entre les différents intervenants sur un chantier, qui peuvent fragiliser les dispositifs de sécurité.

Pour pallier ces potentielles fragilités, une série de mesures ont été prises à horizon 2023 pour :

- + Améliorer la prise en compte de l'intervention sur les chantiers, d'engins de travaux lourds et dangereux à l'occasion des briefings.
- + Renforcer le processus de concertation entre SNCF Réseau et ses prestataires externes intervenant sur les chantiers.
- + Clarifier les prérogatives des différents intervenants sur les chantiers, en contextualisant davantage les mesures de préventions, en particulier celles anticipées dans les plans de prévention.

Ces mesures s'appuient notamment sur un outil « SECUBOX ». Mis en place par SNCF Réseau, il permet de partager avec ses partenaires externes, les informations importantes pour la préparation des chantiers, les retours d'expérience, ainsi que les bonnes pratiques.



Précision



Dans le cadre du décret « SECUFER »², SNCF Réseau publiera au 1^{er} avril 2023, un ensemble de textes pour tous les acteurs du système ferroviaire (publics et privés), définissant :

- + Les règles de déplacement dans les emprises ferroviaires.
- + Les règles d'exercice d'activités de transport ferroviaire concomitantes.
- + Les caractéristiques et conditions d'exploitation.
- + Les règles, procédures et modes opératoires à respecter pour assurer santé et sécurité dans tout travail nécessitant l'accès à une zone à risques électriques ferroviaires.

² le décret n° 2017-694 du 2 mai 2017 précise les mesures de nature à assurer la santé et la sécurité des travailleurs vis-à-vis des risques spécifiques (...) notamment, ferroviaires, tels que : les risques liés aux circulations (le heurt, l'accrochage, le souffle...); les risques électriques ; les risques liés aux installations techniques et de sécurité ferroviaire.

PROGRAMMES ET PLANS D'ACTION : ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES (2/3)

L'EXPOSITION DES SALARIÉS ET PRESTATAIRES À DES SUBSTANCES DANGEREUSES

La « loi Santé au Travail » du 2 août 2021, entrée en vigueur le 31 mars 2022, étend l'évaluation des risques aux cas de poly-expositions aux risques chimiques : « l'employeur prend en compte notamment [...] en cas d'exposition simultanée ou successive à plusieurs [substances] chimiques, les effets combinés de l'ensemble de ces [substances] ».

En pratique, la Plateforme sécurité au travail de la SNCF (PST)³ intègre déjà un module spécifique d'évaluation du risque chimique et une banque de données des fiches de données sécurité (FDS) des produits utilisés. Ces fiches mentionnent les incompatibilités et précisent les expositions et les actions de prévention associées, ainsi que les évaluations de la cellule toxicologique de la SNCF (créée en 1989).

En outre, la SNCF prend en compte les exigences de la loi pour améliorer le suivi médical des salariés :

- + L'obligation de conserver le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) durant 50 ans (archivage trimestriel dans la PST).
- + Une surveillance post-exposition renforcée pour les salariés exposés à des risques particuliers, en complément des dispositions existantes concernant les suivis individuels pendant la phase d'activité et l'examen préalable à la cessation de l'activité professionnelle.

La SNCF travaille également sur deux axes pour améliorer la prise en compte de la poly-exposition :

- + L'adaptation du module spécifique d'évaluation du risque chimique de la PST pour mieux faire apparaître, mieux analyser et mieux prendre en compte ces risques de poly-expositions.
- + La proposition d'une application permettant de prendre connaissance des FDS à tout moment sur le terrain (Scan FDS).

L'AMIANTE : UN PROGRAMME D'ACTION ENCORE À CONSOLIDER

Depuis 2018, la SNCF a mis en place un programme amiante au sein de la direction des Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRASS). Elle coordonne l'ensemble des actions prioritaires pour toute l'entreprise, au sein d'un comité de pilotage associant les cinq sociétés. Deux enjeux majeurs ont été définis en 2022 :

- + La mise en conformité du Groupe.
- + La réduction du patrimoine amiante.

En outre, un « référent amiante » a été missionné pour réaliser un état des lieux des établissements et veiller aux questions de formation, prévention du risque, documents d'intervention, suivi des expositions et suivi médical. Il a pour objectifs :

- + D'assurer le suivi des sujets les plus critiques.
- + De définir la doctrine de la SNCF.
- + D'animer des référents dans les cinq sociétés ferroviaires.

Chaque société du Groupe a décliné ces enjeux dans des plans d'actions adaptés à son périmètre et à la typologie de ses risques. Chacune anime un réseau de correspondants en établissements, associant les partenaires sociaux à leurs travaux. C'est le cas des sociétés et activités les plus concernées :

- + **L'activité Matériel de SNCF Voyageurs a défini** un plan stratégique à horizon 2028 pour le démantèlement du matériel radié. Les pièces amiantées sont ainsi systématiquement éradiquées à l'occasion des opérations de maintenance.

PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES (3/3)

- + **L'activité Immobilier de la SA SNCF a défini** une stratégie pluriannuelle de désamiantage pour traiter les bâtiments les plus à risque d'ici 2024. Un plan détaillé d'actualisation des diagnostics techniques amiante (DTA) est régulièrement suivi.
- + **SNCF Réseau** mène une politique d'éradication des Matériaux et Produits contenant de l'amiante (MPCA) à l'occasion des opérations de régénération du réseau. Les zones de production définissent elles-mêmes leurs critères de priorisation en fonction de la configuration des infrastructures présentes sur leur territoire.

L'entreprise a établi un plan d'action en 2023 pour :

- + Actualiser les analyses de risques et mieux assoir ses stratégies de désamiantage.
- + Améliorer le repérage des MPCA, y compris dans les stocks.
- + Renforcer la formation et le suivi médical des salariés.
- + Étendre les retours d'expérience sur les modes opératoires et les mesures de protection.
- + Fiabiliser la traçabilité des expositions grâce à l'outil Plateforme santé au travail (PST).

La maîtrise opérationnelle du risque amiante reste toutefois complexe en raison de la diversité du patrimoine historique tertiaire et industriel de l'entreprise, et requiert bien souvent des investissements conséquents.

Précision

En 2022, les investissements réalisés par la SNCF en matière de réduction des risques liés à l'amiante contenue dans certains équipements (infrastructures, bâtiments, matériels roulant) s'élèvent à 63 M€



SÉCURITÉ DU PERSONNEL SNCF : UNE RECRUDESCENCE DES AGRESSIONS PHYSIQUES ET VERBALES

Chaque jour, près de deux salariés de la SNCF en gare ou à bord des trains sont victimes, dans l'exercice de leur métier, d'un accident de travail pour atteinte ou outrage. Ces incivilités du quotidien sont responsables de 23% des accidents de travail avec arrêts au sein de SNCF Voyageurs et de 19% au niveau du Groupe ferroviaire. Pour tenter d'enrayer ce phénomène et témoigner son soutien à ses salariés, l'entreprise a lancé en fin d'année 2022 une campagne de sensibilisation auprès du grand public. Elle vient en complément de plusieurs actions de protection :

- + Des formations pour prévenir ces situations et s'en prémunir.
- + La mise à disposition d'un système d'alerte en cas d'extrême urgence depuis septembre 2021.
- + L'équipement expérimental en caméras piétons de 2 100 agents assermentés volontaires au sein de la société SNCF Voyageurs et de 400 caméras piétons à la Sûreté Ferroviaire. Le déclenchement d'un enregistrement permet d'apaiser la grande majorité des situations et facilite l'enquête de police en cas de dépôt de plainte.
- + Des diagnostics sur certains sites prioritaires, en lien avec les acteurs locaux (mairies, associations, préfetures, etc.) et sociaux.

+9%



d'augmentation d'agressions physiques et verbales par rapport à 2021 à fin 2022.

Les agents SNCF ont subi 5 330 actes de violence verbales ou physiques, soit 14 actes par jour

PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : TERRORISME OU ACTE DE MALVEILLANCE – CRISE SANITAIRE RÉCURRENTE OU DURABLE

LE RISQUE TERRORISTE ET LES ACTES DE MALVEILLANCE

En 2022, le risque terroriste est resté élevé en France comme à l'international. Les modes opératoires sont aujourd'hui plus nombreux et les gares et les trains peuvent être des cibles. De plus, la problématique des « bagages abandonnés » prend une ampleur qui pouvait difficilement être anticipée. Cela entraîne des suspensions d'exploitation fréquentes avec des risques de mouvements de foules lors des évacuations.

Enfin, pour lutter contre des cyberattaques toujours plus nombreuses, la SNCF mise 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.

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 dans ses emprises :

- + Le déploiement de la vidéo protection.
- + La mise en place de salariés de la Sûreté en civil et armés, d'équipages de cyno détection, de patrouilles vidéo.
- + La coopération avec la Gendarmerie nationale.
- + La démarche « Agissons Sûreté » qui vise à faire adopter par le personnel les meilleurs comportements en termes de sûreté.

LES ATTEINTES AUX PERSONNES

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

La SNCF engage de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sûreté des voyageurs, notamment via le service interne de sécurité de la direction de la Sûreté avec 2 800 salariés 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 et Gendarmerie nationales).

CRISE SANITAIRE

La crise sanitaire liée au COVID 19 a continué à impacter, dans une moindre mesure, l'ensemble des salariés et des activités du Groupe en 2022.

L'application des mesures barrière est restée d'actualité jusqu'à décembre 2022. Toutefois, la fin de l'obligation du port du masque dans les transports en commun depuis la mi-mai a permis de recentrer le travail des salariés en contact avec les clients et de la Sûreté Ferroviaire sur leurs missions principales, dans un contexte de forte reprise des activités voyageurs.





3

DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

Les engagements relatifs aux droits humains
Synthèse des risques d'atteintes graves
Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

LES ENGAGEMENTS RELATIFS AUX DROITS HUMAINS DU GROUPE SNCF

POLITIQUE DE L'ENTREPRISE EN MATIÈRE DE DROITS HUMAINS

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

Depuis 2003, le Groupe SNCF, signataire du Pacte Mondial des Nations unies, contribue ainsi directement à l'atteinte de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

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

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

- + La Déclaration universelle des droits de l'Homme.
- + La Charte internationale des droits de l'Homme.
- + Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies.
- + La déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail.
- + Et les conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT).

LES ENGAGEMENTS VIS-À-VIS DES SALARIÉS

Au travers du programme « SNCF & moi », la SNCF concrétise sa politique des droits humains vis-à-vis de ses salariés. Entreprise responsable, citoyenne et engagée, la SNCF met ses salariés au centre de ses attentions en leur garantissant :

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

› Les cinq principes et droits fondamentaux au travail de l'OIT

- 1 La liberté d'association et la reconnaissance effective du droit de négociation collective.
- 2 L'élimination de toute forme de travail forcé ou obligatoire.
- 3 L'abolition effective du travail des enfants.
- 4 L'élimination de la discrimination en matière d'emploi et de profession.
- 5 Un milieu de travail sûr et salubre.

SYNTHÈSE DES RISQUES RELATIFS AUX DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES (1/3)

LES RISQUES RSE DANS LA POLITIQUE ACHATS RESPONSABLES DE LA SNCF

Les actions prioritaires conduites en 2022 (cf. point 6.2) ont permis de circonscrire la potentialité des risques d'atteintes aux droits humains et aux libertés fondamentales (travail illégal, non-respect des principes de l'OIT) aux chaînes d'approvisionnement. C'est le cas notamment dans les familles d'achats et/ou dans les zones géographiques considérées à risque au regard de l'indice composite « ESG »⁴ (environnement, social, gouvernance) retenu pour analyser les risques liés au devoir de vigilance (cf. carte ci-contre).

Si la probabilité d'occurrence des risques liés aux fournisseurs de premier rang demeure faible avec 94% des 13 milliards d'euros d'achats de la SNCF effectués auprès de fournisseurs établis en France, les risques liés au travail illégal peuvent toutefois concerner aussi le territoire français, en particulier dans les activités de prestations de main d'œuvre (gardiennage, nettoyage, intérim, chantiers BTP, centres d'appels...). La SNCF exerce une vigilance accrue sur ces secteurs en contrôlant la réalisation des prestations. À titre d'exemple, les entités de production de SNCF Réseau vérifient les identités et les qualifications des salariés de prestataires intervenant dans les chantiers sous leur responsabilité.

Fin 2022, les sociétés du Groupe ont renforcé le contrôle de l'exécution des marchés de prestations de main d'œuvre en diligentant des audits « sociaux » fournisseurs sur site, en complément des audits qualité/sécurité déjà menés de longue date. Ces démarches vont se poursuivre et leur approche se structurer au fil des prochains exercices, notamment concernant les achats des filiales identifiées à risques en 2022 (cf. : point 4.3).

Depuis 2008, le Groupe SNCF développe une stratégie d'achats responsables, fondée sur un engagement fort de respect des droits humains. L'ensemble des produits et services achetés, susceptibles de mettre en jeu l'intégrité, la santé et la sécurité des personnes, sont également évalués, sans oublier la dimension environnementale.

Pour cela, la SNCF s'appuie notamment sur sa Charte Relation Fournisseurs & RSE, qui s'impose à tous les acheteurs de la SNCF. Les trois grandes directions achats centralisées de la SNCF (Groupe, Matériel SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau) adhèrent à cette charte et la SNCF, labellisée « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) depuis 2012, a obtenu le renouvellement de ce label en octobre 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires.

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

65 filiales sur plus de 900 4,8% du CA du Groupe 3,4% des effectifs



● CA ● Effectifs

Index ESGI – Global Risk Profile

⁴ Indice englobant dans une mesure unique les trois domaines de risques : droits humains, santé et sécurité des personnes, environnement. Source « Global Risk Profile ».



SYNTHÈSE DES RISQUES RELATIFS AUX DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES (2/3)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
<p>DH1</p> <p>RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)</p>	<ul style="list-style-type: none"> + La transformation profonde de l'entreprise (réforme du 1er 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. 	<ul style="list-style-type: none"> + 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. 	<ul style="list-style-type: none"> + Dégradations des conditions de travail. + Difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques. 	<ul style="list-style-type: none"> + Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation. + Formations des managers à l'accompagnement des transformations (guides RH...). + Promotion des valeurs du collectif. + Dispositifs de médiation, de conciliation. + Pôle de soutien psychologique disponible 24h/24 et réseau de 600 préventeurs locaux. + Réorganisations internes favorisant les approches pluridisciplinaires.
<p>DH2</p> <p>HARCÈLEMENT SEXUEL & ATTEINTES SEXISTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Harcèlement sexuel et atteintes sexistes au travail, ou dans les transports 	<ul style="list-style-type: none"> + Mobilisation des managers insuffisante au regard des enjeux. + Sensibilisation insuffisante des salariés. + Passivité des victimes et témoins face aux faits. 	<ul style="list-style-type: none"> + Discriminations dans l'évolution professionnelle. + Culpabilisation des femmes sur la parentalité. + Dégradation des conditions de travail. + Atteintes à l'intégrité physique et psychologique. + Sentiment d'insécurité dans les transports. 	<ul style="list-style-type: none"> + Instauration du principe de zéro tolérance. + Processus de signalement spécifique et plateforme d'alerte professionnelle. + Guide d'aide au traitement des signalements de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes. + Campagnes de sensibilisation des salariés. + Multiplication par deux du nombre de référents harcèlement sexuel dans les CSE + Ensemble de mesures de protection et de sécurisation dans les transports publics.

SYNTHÈSE DES RISQUES RELATIFS AUX DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES (3/3)

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

PROGRAMMES ET PLANS D'ACTION : RISQUES PSYCHOSOCIAUX

LES RISQUES PSYCHOSOCIAUX (RPS)

L'évolution de l'entreprise, les nouvelles organisations du travail, associées à un contexte pandémique et géopolitique difficile, conduisent la SNCF à renforcer l'attention qu'elle porte déjà aux risques psychosociaux.

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

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 d'évaluation des risques professionnels (DUERP)⁵. Dans la période d'incertitude actuelle, cette démarche permet de faciliter l'expression individuelle et collective des salariés.

UNE RÉORGANISATION POUR PLUS DE PLURIDISCIPLINARITÉ

La SNCF a créé une nouvelle entité pour regrouper la politique QVCT (qualité de vie et conditions de travail), la prévention des RPS ainsi que le dispositif de médiation, désormais aussi plus proche de la politique de santé et sécurité au travail. L'objectif est d'optimiser l'accompagnement des transitions de l'entreprise. En outre, une réflexion a été engagée afin d'éclaircir les responsabilités en jeu sur la prévention des RPS pour les différentes entités de l'entreprise qui y contribuent. Enfin un dispositif commun permettra aux sociétés en responsabilité d'agir en prévention avec un suivi et un contrôle adaptés des RPS.

En 2023, les efforts seront poursuivis pour renforcer la prise en compte et la prévention des RPS dans les activités du Groupe, autour de **trois grands axes** :

- 1 **Améliorer la détection des situations à risques.**
- 2 **Mieux diagnostiquer les problématiques pour y apporter des solutions plus justes.**
- 3 **Mieux accompagner les acteurs dans la gestion des situations rencontrées.**

Précision

la démarche « Bilan socio-économique », coconstruite en 2021 par les porteurs de projets, les responsables relations sociales (RS) et les directeurs d'établissement, a permis d'identifier les bonnes pratiques de conduite de projet à impact humain. Suite à un retour d'expérience, une version simplifiée de l'outil est proposée aux porteurs de projets.



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : HARCÈLEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES (1/2)

ÉGALITÉ DE TRAITEMENT DANS L'ACCÈS AUX TRANSPORTS

Par sa mission de service public et par la recherche constante d'un comportement exemplaire, l'entreprise s'efforce de proposer un service de qualité à tous ses usagers. Elle leur assure au quotidien une égalité de traitement dans l'accès à ses services et ne tolère aucune forme de discrimination, harcèlement ou violence à leur rencontre.

Une étude de la FNAUT montrait qu'en 2016, 87% des utilisatrices des transports en commun déclaraient avoir déjà été victimes de harcèlement sexiste, de harcèlement sexuel, d'agressions sexuelles dans les transports en commun.

Or, depuis cette étude et malgré les efforts réalisés par la SNCF pour lutter contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, la situation ne s'améliore pas.

Le bilan annuel 2021 des « atteintes à caractère sexuel et sexiste dans les transports publics » publié en novembre 2022 par le ministère des Transports, indique une progression de 7% du nombre des atteintes par rapport à 2020. Ces atteintes (74%) surviennent le plus souvent dans les trains et les RER, puis dans le métro, les bus et les tramways... et les femmes en sont majoritairement les victimes.

Après l'adoption, dès 2015, d'un plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, la SNCF renforce aujourd'hui ses actions de prévention sur les principaux engagements que comporte ce plan (voir « focus » et « éclairage » page suivante).

HARCÈLEMENT AU TRAVAIL : UN PRINCIPE DE TOLÉRANCE ZÉRO

La loi « santé au travail » instaure une nouvelle définition du harcèlement sexuel dans le code du travail, alignée sur celle du code pénal.

Cela implique pour l'employeur de mettre à jour son règlement intérieur et d'actualiser les dispositions et actions de prévention déjà en place dans l'entreprise (dispositif de signalement, référents harcèlement dans toutes les entités, mesures de sensibilisation...).

Au-delà de la conformité légale, un baromètre interne réalisé en 2022 a montré que, si l'égalité femme/homme progresse, une proportion encore trop élevée de femmes sont victimes de situations de sexisme dans le cadre de leur travail.

La démarche OptiMixte, qui permet aux établissements de la SNCF de lutter contre ces situations après un diagnostic mixité, a été déployée cette année dans 91% d'entre eux. En outre, un plan d'actions national à l'attention de tous les salariés a été lancé en 2022 à l'échelle de tout le Groupe pour accélérer les prises de conscience, libérer la parole et instaurer le principe de tolérance zéro. Ce plan comporte trois volets :

- + Une campagne nationale de sensibilisation massive, et une formation de tous les comités de direction d'ici fin 2024.
- + Un renforcement du dispositif de signalement accompagné d'un guide d'aide au traitement des signalements.
- + Des prises de paroles du PDG et des présidents des sept sociétés.



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : HARCÈLEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES (2/2)



DES ACTIONS DE PRÉVENTION SUR LES TRAINS DU QUOTIDIEN

Parce que prendre le train, se déplacer librement sans avoir à s'inquiéter est un droit pour toutes et pour tous, SNCF Voyageurs a à cœur de jouer son rôle dans la prévention des agressions sexistes et sexuelles dans les transports. Outre la mise en place d'actions ciblées sur les lignes sensibles, et de formation de ses équipes par la Sûreté ferroviaire pour mieux réprimer les violences et prendre en charge les plaignantes, SNCF Voyageurs informe régulièrement ses clientes et clients.

En novembre 2022, des équipes de Gares & Connexions, Transilien et TER sont allées au-devant des voyageuses dans une trentaine de gares en France pour leur présenter les différents dispositifs mis en place, en lien avec les autorités organisatrices.

Depuis le début d'année, près de 6 000 alertes ont été lancées grâce au numéro d'alerte 3117 et 31177 par sms.

1 500 PERSONNES FORMÉES CONTRE LE HARCÈLEMENT DE RUE

La SNCF est partenaire avec Keolis, la RATP et Île-de-France Mobilités du programme de sensibilisation Stand Up lancé par L'Oréal Paris, l'ONG Hollaback! et la Fondation des Femmes. Stand Up enseigne en 20 minutes des manières simples de réagir en toute sécurité lors d'une situation de harcèlement dans un lieu public, que l'on soit victime ou témoin. Ce projet initié dans quelques gares franciliennes début 2020 se poursuit désormais en ligne.



> ÉCLAIRAGE

Principales mesures de protection contre le harcèlement sexuel

- + L'ouverture en juillet 2022, d'un Centre régional de coordination opérationnel de sécurité (CCOS) unique, regroupant tous les services de sûreté des voyageurs franciliens (police, gendarmerie, opérateurs de transport) sous l'autorité du Préfet de police de Paris.
- + Les campagnes d'information des voyageurs et l'affichage des règles d'usage dans les transports opérés par le Groupe.
- + La sensibilisation des salariés avec un module intégré à la formation des salariés de la Sûreté ferroviaire et un e-learning chez Keolis...
- + Les démarches partenariales au niveau territorial et local, associant la police et la gendarmerie nationale.
- + Les bornes d'appel, le numéro de téléphone d'urgence unique, et d'alerte SMS (3117 et 31177 actifs 24h/24 et 7j/7).
- + 80 000 caméras de vidéoprotection opérationnelles dans les transports en Île-de-France.
- + L'extension des dispositifs d'arrêt à la demande pour les bus de nuit, et la mise en place d'un espace "dame seule" dans les trains de nuit.
- + Le développement des marches exploratoires participatives (Gares & Connexions, Keolis) pour identifier les lieux sensibles dans les transports.
- + La création d'un poste de responsable de la lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles.

PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : FUITES DE DONNÉES PERSONNELLES (CLIENTS, SALARIÉS, PRESTATAIRES)

DOUBLE LIGNE DE MAÎTRISE

La préservation des données personnelles des clients, salariés, prestataires et partenaires de la SNCF repose sur :

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

Ces deux directions ont ainsi conduit en 2022 de nombreuses actions conjointes de sensibilisation et de formation à l'attention de l'ensemble des salariés de la SNCF : modules de e-learning, quiz, exercices tests... Ces actions ont porté à la fois sur les aspects réglementaires (RGPD), sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien.

L'entreprise maintient également une veille permanente sur l'évolution rapide des modalités d'attaques déployées contre les organisations en France et en Europe, en lien avec des expertises externes et l'Agence nationale de la sécurité des systèmes d'information. Par ailleurs, les traitements à risques de la SNCF font l'objet d'études d'impact sur la vie privée des personnes. L'ensemble de ces dispositions, s'inscrivant dans la politique de 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.

Par ailleurs, le recours à des sous-traitants pour la gestion de données à caractère personnel est encadré par un accord spécifique sur la protection des données, visant à garantir la fiabilité des prestataires auxquels le Groupe fait appel.

PRINCIPALES ACTIONS MISES EN ŒUVRE EN 2022 ET PERSPECTIVES 2023

Des indicateurs de conformité communs à l'ensemble des sociétés du Groupe ont été déployés afin de permettre aux DPO de disposer d'une vision globale de la conformité, de cartographies des risques, feuilles de route, bilans annuels, rapports d'analyse, etc.

Par ailleurs, un important travail de mise en conformité des applications et des sites internet du Groupe a été réalisé, en réponse aux nouvelles recommandations de la CNIL (Commission nationale informatique et liberté) sur la gestion des cookies.

Début février 2023, un e-learning sur la protection des données personnelles baptisé « RGPD Express » a été déployé à tous les salariés du Groupe, avec pour objectifs de limiter le risque et de faire émerger une culture de la donnée au sein de Groupe.



Précision



La SNCF a mis en service depuis 2020 un centre opérationnel de cybersécurité qui collecte, analyse et supervise les alertes et signaux faibles d'attaques. Véritable tour de contrôle cyber, il apporte une nette amélioration de la capacité de la SNCF à détecter et à traiter une cyberattaque.

45 000



salariés
formés aux cyber
réflexes à fin 2022





3

ENVIRONNEMENT

Les engagements environnementaux
Synthèse des risques d'atteintes graves
Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX (1/2)

LA CONTRIBUTION DE LA SNCF À LA RÉSILIENCE DE LA SOCIÉTÉ FACE AUX RISQUES ÉCOLOGIQUES ET CLIMATIQUES

L'ensemble des services apportés par la SNCF à la société et aux territoires en France, en Europe et dans le monde, contribuent à leur échelle à l'atténuation du réchauffement climatique grâce à leur efficacité énergétique, et à une empreinte écologique limitée, comparativement aux autres modes de transports. Pour conserver ces avantages, la SNCF se doit de veiller à ce que ses propres activités, comme celles en lien avec ses fournisseurs, se déploient dans le respect de la sécurité globale, et du droit des personnes à un environnement sain.

UNE POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE CONFORTÉE EN 2022

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

Elle s'appuie sur les trois valeurs du Groupe :

- + L'engagement dans un pilotage global de la conformité et la maîtrise des risques environnementaux.
- + L'efficacité, grâce à la démarche d'amélioration continue, l'organisation des moyens et la mesure de la progression.
- + L'ouverture aux parties prenantes internes et externes en toute transparence.

Cette politique porte une ambition forte de respect et de préservation de l'environnement et des ressources naturelles.

Elle vise à rendre plus robuste le management environnemental des établissements et à améliorer la conformité environnementale du Groupe. Les établissements en charge de la production et de l'exploitation ferroviaires (fabrication et maintenance industrielles, travaux, transport et triage des marchandises dangereuses, exploitation des modes de traction thermiques, recours aux énergies nouvelles, etc.) sont en effet les premiers garants de la maîtrise des impacts environnementaux, directement et au travers de la maîtrise des impacts des fournisseurs et sous-traitants impliqués dans ces activités.

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 industriels 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 ferroviaires des sept sociétés du Groupe sont également en place.

De plus, pour améliorer le traitement des événements environnementaux, la déclaration et le suivi de ces incidents ou quasi incidents sont intégrés dans la démarche d'analyse systématique des événements utilisée pour la sécurité de l'exploitation ferroviaire (événements de sécurité remarquables). Cette pratique est en cours de généralisation chez SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et Fret SNCF.



LES ENGAGEMENTS ENVIRONNEMENTAUX (2/2)



POLITIQUE ENVIRONNEMENTALE : LES OUTILS DE LA CONFORMITÉ

Le management environnemental au sein du Groupe

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

- + **SNCF Voyageurs**, en déclinaison de sa politique générale de sécurité a déployé dès 2008 une politique de triple certification QSE incluant la certification ISO 14001 du système de management environnemental pour tous les sites industriels. L'objectif est de maintenir ce niveau de certification à 100% y compris pour les nouveaux sites.
- + **SNCF Réseau** vise un objectif de 100% de ses établissements couverts par un Système de Management de l'Environnement labellisé selon un référentiel spécifique à fin 2025 et le maintien de la certification ISO 14001 pour ses établissements industriels (EIV).
- + **Keolis** s'est engagé depuis 2013 dans une certification ISO 14001. À fin 2021, 50% 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.
- + **GEODIS** dispose d'une certification environnementale (ISO 14001) sur 297 sites (soit 32%) à fin 2022.

DISPOSITIFS DE PILOTAGE

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

Cet outil est aujourd'hui le support de l'animation du système de management environnemental (SME) dans les établissements. Il permet le pilotage de la conformité environnementale et la gestion des risques environnementaux. Il s'articule avec PROGRESSEO, l'outil de suivi du projet d'entreprise « Tous SNCF » pour le pilier RSE.

Afin de rendre plus efficace la maîtrise opérationnelle des activités à risque environnemental des établissements, la documentation interne sera simplifiée en 2023, en cohérence avec le programme PRISME de sécurité globale de l'entreprise (cf. point 3.2).

Dès 2023, ce dispositif de management environnemental rénové sera suivi au sein d'un comité de pilotage animé par la DESTE au niveau corporate. Il définira les orientations pluriannuelles de conformité et les objectifs associés à décliner par chaque société de la SNCF sur son périmètre.



SYNTHÈSE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES À L'ENVIRONNEMENT (1/2)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
<p>ENV1</p> <p>REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Rejets accidentels ou chroniques par la SNCF ou par l'un de ses prestataires, de produits ou déchets dangereux dans le cadre de ses activités industrielles de maintenance ou d'exploitation (transports ferroviaires et routiers, triage et activités logistiques). 	<ul style="list-style-type: none"> + Gestion non conforme (transferts, traitement, élimination) par la SNCF ou l'un de ses prestataires, des déchets dangereux générés par des chantiers de travaux (infrastructures ou bâtiments). + Non-conformité d'une Installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE). + Défaillance technique ou erreur dans l'application des procédures, du fait de la SNCF ou l'un de ses prestataires (exemple : débords de carburants ou fuite de lubrifiants). + Sinistre, accident ou évènement exogène entraînant une fuite, un rejet ou un déversement accidentel. + Vétusté des installations de certains sites industriels de maintenance ou d'exploitation. 	<ul style="list-style-type: none"> + Pollution grave du milieu naturel due au rejet accidentel ou chronique de substances dangereuses dans l'air, l'eau ou les sols. 	<ul style="list-style-type: none"> + Couverture de toutes les activités de maintenance et d'exploitation ferroviaires du Groupe par des systèmes de management de l'environnement (SME). Les établissements industriels ferroviaires ainsi que de nombreux sites de GEODIS et de Keolis sont certifiés ISO 14001. Les installations ICPE font l'objet d'une veille régulière de conformité. + Processus établi et réactif de type « J+1/M+1 » pour le traitement des évènements environnementaux significatifs et majeurs. + Pôle achats dédié à l'évaluation des clauses contractuelles des marchés de collecte et de traitement des déchets et au suivi de l'exécution des marchés. + Exigence de documents dans le cadre des marchés publics, précisant l'organisation mise en place par les prestataires pour maîtriser les risques d'impacts d'un chantier et répondre à la Notice de Respect de l'Environnement établie par le maître d'ouvrage (Schéma organisationnel d'un plan Assurance Environnement, Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets). + Démarche « chantiers propres, réseau propre » déployée par SNCF Réseau en Ile de France, visant à maîtriser et à limiter les impacts des travaux sur l'environnement (nuisances, bruit, consommation de ressources, déchets, pollutions). + Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des cinq sociétés ferroviaires du Groupe.
<p>ENV2</p> <p>SURCONSOMMATION DE LA RESSOURCE EN EAU</p>	<ul style="list-style-type: none"> + Surconsommations de la ressource en eau occasionnée par certains processus industriels comme le nettoyage des trains. 	<ul style="list-style-type: none"> + Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriels (réseaux fuyards). + Vétusté du patrimoine immobilier. 	<ul style="list-style-type: none"> + Maîtrise difficile des consommations liées à des fuites, entraînant un gâchis de ressource. + Non-conformité environnementale affectant une installation de sécurité incendie, ou sanitaire... 	<ul style="list-style-type: none"> + Programme de rénovation des réseaux humides des sites industriels exploités par les sociétés ferroviaires du Groupe. + Politique d'équipement des sites de nouveaux outils digitaux de suivi des consommations. Déploiement de sous-compteurs avec télérelève pour circonscrire fuites ou surconsommations. + Stations d'épuration en circuit fermé équipant certains technicentres.

SYNTHÈSE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES À L'ENVIRONNEMENT (2/2)

CATÉGORIE DE RISQUE	DESCRIPTION DU RISQUE	CAUSES POSSIBLES	CONSÉQUENCES POTENTIELLES	DISPOSITIFS DE MAÎTRISE DES RISQUES MIS EN ŒUVRE
ENV3 SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	<ul style="list-style-type: none"> + Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effets de serre (CO2 : -30% pour le transport et -50% pour les bâtiments entre 2015 et 2030) liée à une surconsommation d'énergies fossiles. 	<ul style="list-style-type: none"> + Complexité rencontrée dans l'industrialisation des solutions de mobilité bas carbone. + Retard dans la mise en œuvre du décret tertiaire. + Maîtrise insuffisante des consommations d'énergie des bâtiments. 	<ul style="list-style-type: none"> + Contribution accrue au réchauffement climatique. + Non-respect des engagements du Groupe. 	<ul style="list-style-type: none"> + Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Plan de sobriété du Groupe. + Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et des investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire. + Renouvellement des flottes de véhicules routiers à énergies alternatives (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau). + Déploiement des compteurs à bord des trains, écoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs. + Décarbonation de l'électricité (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies renouvelables.
ENV4 ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> + Chantiers de travaux de maintenance ou de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire, impactant localement la biodiversité. 	<ul style="list-style-type: none"> + Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets d'infrastructures nouvelles. + Mauvaise gestion des opérations de maîtrise de la végétation le long des voies. 	<ul style="list-style-type: none"> + Altération des continuités écologiques. + Destruction d'habitats d'espèces protégées. + Complexité de mise en œuvre des mesures de protection du fait d'un durcissement des contrôles par les préfetures. 	<ul style="list-style-type: none"> + Intégration de la biodiversité dans les projets en phases de conception, réalisation et exploitation, et dans les chantiers de régénération ou de maintenance courante de SNCF Réseau. + Sortie du glyphosate depuis fin 2021 conformément aux engagements de la SNCF et mise en œuvre d'une politique alternative de maîtrise de la végétation.

PROGRAMMES ET PLANS D'ACTION : REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX

LES DÉVERSEMENTS DE PRODUITS DANGEREUX DANS LES RÉSEAUX D'EAU

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

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

LA GESTION DES DÉCHETS DANGEREUX

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

- + Des « contrats cadres » avec des prestataires agréés pour traiter les déchets amiantés, les déchets médicaux, les substances chimiques, etc.
- + Des conventions avec des éco-organismes⁶ pour gérer la fin de vie des batteries, D3E, lampes, etc.

Depuis le 1^{er} janvier 2022 (décret du 25 mars 2021), les bordereaux de suivi des déchets dangereux sont dématérialisés. Le nouvel outil de management environnemental de la SNCF, « Les experts HSE Perform », déployé sur l'ensemble de la SNCF (cf. point 3.4.1) comporte un module spécifique répondant à ces nouvelles obligations. Il permet notamment une meilleure gestion des déchets de chantier.



➤ LA CHARTE CHANTIER VERT ACTUALISÉE EN 2022

Les risques liés aux travaux ferroviaires et bâtiments doivent être identifiés et gérés dans le respect de la protection de l'environnement et de la santé (personnels et riverains), conformément à la réglementation et aux pratiques associées.

La charte précise les exigences à respecter par tous les acteurs intervenant sur les chantiers durant la réalisation des travaux, notamment :

- + Les nuisances sonores, vibratoires, lumineuses...
- + Les rejets dans l'air, l'eau ou les sols, susceptibles de générer des pollutions.
- + Les stockages de matières, de produits et déchets dangereux.
- + Les atteintes à la biodiversité, etc.

Pour la gestion des déchets, la charte prévoit :

- + La réalisation d'un diagnostic préalable aux travaux.
- + La dépose sélective et le tri des déchets.
- + L'interdiction d'abandon des déchets, etc.

PROGRAMMES ET PLANS D'ACTION : SURCONSOMMATION DE LA RESSOURCE EN EAU

TRAVAUX DE MISE EN CONFORMITÉ DES RÉSEAUX HUMIDES

CEPIA (Conformité Eau Potable Incendie et Assainissement) est un programme de travaux de rénovation et de mise en conformité des réseaux humides des sites industriels de la SNCF. Certains, plus que centenaires, ont subi de profondes mutations en termes d'activité, de bâti et de foncier, et doivent faire l'objet d'une remise à niveau de leurs réseaux humides.

Les enjeux environnementaux (maîtrise des consommations, évacuation des eaux industrielles), sécuritaires (dispositifs incendie), sanitaires (qualité de l'eau), et conformité de ce programme sont importants et requièrent des investissements conséquents, prévus pour s'échelonner sur plusieurs années. Ce programme d'ampleur, déployé depuis 2007, devrait s'achever en 2032. Il représente un investissement global d'environ 230 millions d'euros, avec une priorisation des sites techniquement les plus à risques. Depuis 2007, plus de 75 millions d'euros ont déjà été consacrés à ce programme.

Le plan « eau » 2021-2030

Une politique nationale de la gestion de l'eau a été mise en œuvre pour la période 2016-2020 associant toutes les activités de la SNCF. Un deuxième plan est en cours de finalisation pour la période 2021-2030.

Au global pour les cinq sociétés ferroviaires du Groupe, les consommations de 360 sites à caractère industriel, commercial ou tertiaire, représentent 5,10 millions de m³ d'eau potable pour une facture de 25,5 millions d'euros. Sur cette enveloppe, l'économie potentielle induite par des fuites est estimée à 3 millions d'euros. À fin 2022, 55 sites sont engagés dans des efforts de réduction de leur consommation d'eau.

Le plan 2021-2030, s'articule autour de deux macro-objectifs...

- + La sobriété des usages, dans un objectif de conformité, de simplification patrimoniale et de performance économique, pour positionner la SNCF comme un acteur responsable de l'eau dans les territoires.
- + La maîtrise des usages de l'eau pour consommer au plus près des besoins réels de la production d'ici 2030.

...et s'appuie sur quatre volets d'actions :

- + La mise sous contrôle des consommations et une gestion durable de l'eau grâce au déploiement de dispositifs de télérelève et d'alerte (en lien avec les fournisseurs) permettant une réactivité accrue pour juguler les fuites.
- + La préservation de la qualité de l'eau en prévenant de manière efficace les risques de pollution accidentelle.
- + La conception d'aménagements et projets permettant une meilleure gestion des eaux pluviales, en limitant les perturbations du cycle de l'eau.
- + Une meilleure connaissance des réseaux et la programmation des travaux de rénovation et de mise en conformité des réseaux, en lien avec les agences de l'eau (programme CEPIA).



PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE CO₂

TRAJECTOIRE DE RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE CO₂e : ENTREtenir LA SOBRIÉTÉ

Le train et les autres moyens de transport de grande capacité exploités par le Groupe SNCF sont performants du point de vue environnemental, avec des coûts externes faibles en termes d'émissions de CO₂, de pollution de l'air, d'exposition au bruit ou encore d'accidents. Néanmoins, la SNCF entend rendre son modèle encore plus vertueux pour ses clients et ses salariés. Elle s'est engagée à réduire ses émissions de CO₂e d'ici 2030 de :

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

Pour ce faire, elle vise la réduction de sa consommation d'énergie, en augmentant l'efficacité dans son utilisation et en exploitant de nouvelles énergies moins carbonées, de meilleurs taux de remplissage des trains, l'amélioration continue dans la conception et l'utilisation des matériels roulants et bâtiments. Son plan d'actions, complété par des mesures sur le numérique responsable, s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC) et contribue à aider l'État dans sa lutte contre le changement climatique. Le Groupe publie ainsi chaque année un rapport de trajectoire carbone de ses activités en France.

La SNCF s'engage de surcroît à réaliser 10% d'économie d'énergie supplémentaire dans le cadre du plan de sobriété gouvernemental de 2022.



UN NOUVEAU CONTRAT POUR FAIRE ROULER LES TRAINS AU PHOTOVOLTAÏQUE

En novembre 2022, SNCF Énergie, filiale de la société SNCF Voyageurs, a signé un contrat direct d'électricité renouvelable de très longue durée avec le producteur d'énergie photovoltaïque REDEN. Ce contrat d'achat direct d'électricité renouvelable entre un producteur et un groupe consommateur, dit « corporate power purchase agreement » (PPA), prévoit la construction de quatre centrales photovoltaïques totalisant une puissance de 146 MW, qui produiront 207 GWh par an à l'horizon 2025-2026. C'est l'équivalent de 3,6% de l'énergie nécessaire à la circulation des trains SNCF Voyageurs.

Avec la signature de ce « corporate PPA » la SNCF poursuit une politique volontariste de transition énergétique et de développement du transport ferroviaire. SNCF Voyageurs entend ainsi atteindre 40 à 50% d'énergies renouvelables, dans son mix de consommation d'électricité pour l'alimentation des trains à l'horizon 2026. Dans cette perspective, depuis 2018, la SNCF a déjà signé 12 contrats de ce type.



Avec ses engagements, l'entreprise souscrit à la décision du conseil d'État du 22 septembre 2022, érigeant le droit de chacun de vivre dans un environnement équilibré et respectueux de la santé



En savoir plus : <https://www.sncf.com/fr/engagements/developpement-durable/plaidoyer-acteurs-ferroviaires-europeens>



Pour plus de détails : voir DPEF chapitres 5.3, 5.4 et 9

PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : SURCONSOMMATION D'ÉNERGIE ET D'ÉMISSIONS DE CO₂ (BÂTIMENTS)

MISE EN CONFORMITÉ AVEC LE DÉCRET TERTIAIRE

Un programme d'investissements de rénovation énergétique des bâtiments a été initié en 2020 pour répondre à la mise en œuvre du « décret tertiaire » sur le périmètre des cinq sociétés ferroviaires. Ce décret prévoit à horizon 2030 la réduction de 40% de consommation d'énergie dans les bâtiments par rapport à 2010 et de 50% sur les émissions de CO₂ liées à la consommation énergétique dans les bâtiments par rapport à 2015.

Le renforcement de la législation sur les consommations d'énergie des bâtiments induit par le décret tertiaire concerne une large part des bâtiments de la SNCF : bureaux, entrepôts, Technicentres de maintenance, gares... Pour le 2e propriétaire foncier de France derrière l'État, cela représente un effort considérable d'autant que le patrimoine est souvent ancien.

PLAN D'INVESTISSEMENT ET DE SOBRIÉTÉ

À fin 2022, l'entreprise, via SNCF Immobilier et SNCF Gares & Connexions, a rempli ses obligations de déclaration dans la base ADEME OPERAT⁷ et a lancé son plan d'investissement et de sobriété énergétique. Plusieurs projets ont d'ores et déjà été réalisés. Par exemple : de multiples remplacements de chaudières à fuel par des solutions moins carbonées comme des pompes à chaleur ou le raccordement au chauffage urbain de certains Technicentres, des travaux d'isolation... La SNCF a également déployé en fin d'année 2022 des mesures d'économie contribuant au plan gouvernemental de sobriété énergétique, en régulant l'éclairage et le chauffage...



DE NOUVELLES FERMES SOLAIRES AU SOL EN PRÉVISION

SNCF Immobilier poursuit avec SNCF Réseau le développement de fermes solaires sur les fonciers SNCF qui ne sont plus utiles à l'exploitation ferroviaire, et dont la localisation ne permet pas la création d'éco-quartiers ou de logements. On compte une cinquantaine d'hectares de fermes solaires fin 2022, dont les trois quarts sont déjà en activité. Depuis 2011, la SNCF a ainsi permis le développement de 100 MWc de puissance solaire. D'autres centrales photovoltaïques seront installées dans les mois et les années à venir sur des fonciers SNCF inutilisés comme à Saint-Mars la Brière (72) ou Nouvion sur Meuse (08).

⁷ Observatoire de la performance énergétique, de la Rénovation et des Actions du Tertiaire : plateforme de recueil et de suivi des consommations d'énergie du secteur tertiaire.

PROGRAMMES ET PLANS D' ACTIONS : ATTEINTE À LA BIODIVERSITÉ

ÉVITER, RÉDUIRE, COMPENSER... ET FAVORISER

Entreprise citoyenne et proche des territoires, la SNCF, avec ses 28 000 km de lignes, ses 3 000 gares, ses établissements industriels et de maintenance, est en interaction directe avec une multitude d'écosystèmes.

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

Pour la maintenance des voies de circulation des trains et de leurs abords (pistes), SNCF Réseau a recours à des produits phytosanitaires afin de répondre aux impératifs de sécurité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours et d'assurer la régularité. Depuis fin 2021, conformément à son engagement volontaire, l'entreprise n'a plus recours au glyphosate, remplacé par des solutions alternatives de biocontrôle. Elle développe par ailleurs un programme pour tendre vers le zéro phytopharmaceutique de synthèse. Dans cet objectif, elle teste des dispositifs tels que la pose de nattes anti-végétation sous les pistes, ou encore l'ensemencement choisi avec un mélange d'espèces végétales peu invasives.

4 

fois moins
de produits phytopharmaceutiques
utilisés en 20 ans



Pour plus de détails : voir DPEF chapitre 5.9

En outre, les trains et autres engins désherbeurs intègrent aujourd'hui des dispositifs de géolocalisation et de détection de la végétation permettant d'arrêter les pulvérisations de produits phytopharmaceutiques dans les zones protégées pour ne traiter que le strict nécessaire. La part des surfaces non traitées grâce à ces dispositifs est passée de 6% en 2019 à 30% fin 2022.

SNCF Réseau est par ailleurs engagée dans un programme de restauration des continuités écologiques des cours d'eau. Ces travaux s'appuient sur un diagnostic de tous les ouvrages du réseau ferré qui interfèrent avec un cours d'eau (plus de 700 ouvrages sont concernés).



Précision



Ces actions s'inscrivent dans les engagements pris par la SNCF au sein de l'initiative Act4Nature lancée en 2018 par EPE (Entreprises pour l'Environnement), en partenariat avec les pouvoirs publics, la communauté scientifique et différentes ONG. Cela concerne aussi bien le patrimoine ferroviaire que les projets de développement ou les relations avec les parties prenantes (partenariats avec les acteurs de la biodiversité, programmes de recherche, etc.). L'entreprise a renouvelé ses engagements, en 2021 dans le cadre dorénavant international de « Act4nature international » et de Transport4Nature.

Objectif : conduire des actions concrètes et mesurables afin de limiter l'empreinte de ses activités sur la biodiversité.



PROCÉDURES
D'ÉVALUATION
RÉGULIÈRE DE LA
SITUATION
DES FILIALES,
DES SOUS-TRAITANTS ET
FOURNISSEURS

MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF

TROIS LIGNES DE MAÎTRISE : OPÉRATIONNELLE, FONCTIONNELLE, AUDIT

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^{ème} ligne) exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.
- + **L'audit interne** (3^{ème} 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 par la direction du Management des Risques, entité de la direction Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRASS).

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

La direction de l'Audit Interne Groupe coordonne par ailleurs 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).

MÉTHODOLOGIE D'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS AU DEVOIR 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 :

01

L'identification des risques

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

02

L'évaluation des risques

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

03

La définition d'orientations et de plans d'actions

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

04

Une revue régulière des risques

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



MÉTHODOLOGIE SPÉCIFIQUE D'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS AU DEVOIR DE VIGILANCE

ANALYSE DES RISQUES LES PLUS CRITIQUES

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

Pour caractériser la notion d'atteinte grave au sens de la loi, la SNCF centre 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, pouvant le cas échéant être encore renforcés.

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

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

L'ACTUALISATION DE LA CARTOGRAPHIE DES RISQUES DU PLAN DE VIGILANCE

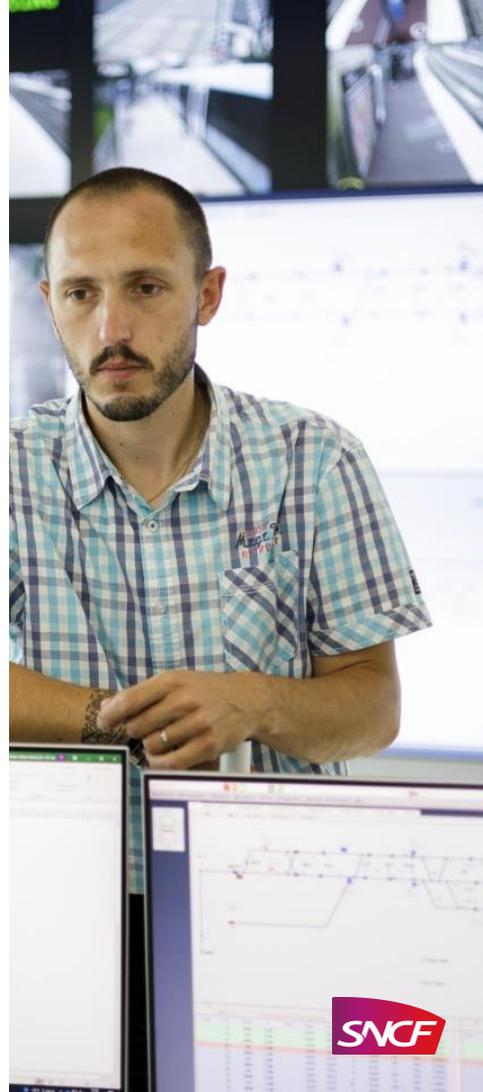
Les risques relevant du devoir de vigilance, qui sont traités dans le plan de vigilance, sont cartographiés au niveau de chaque société du Groupe et d'une sélection de leurs filiales évaluées les plus à risques.

À compter de 2023, chacune de ces entités est mise en responsabilité sur l'actualisation de ses risques « vigilance » qu'elle devra réaliser annuellement via l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la DRASS.

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

Le périmètre couvert est susceptible d'être étendu à de nouvelles filiales, en fonction des résultats d'analyses approfondies, ou de nouvelles situations de risques qui pourraient être détectées par les trois lignes de maîtrise : opérationnel, contrôle interne, audits internes et externes, ou par des signalements émanant de salariés ou de tiers.

En s'appuyant sur le système d'information et de management des risques Groupe, les informations issues des différentes cartographies de risques (risques majeurs, risques de corruption, risques liés au devoir de vigilance...) sont mutualisées et exploitées de manière à mettre en évidence des potentialités de risques moins directement perceptibles lorsqu'elles sont analysées isolément.



RENFORCEMENT DE L'ÉVALUATION DES FOURNISSEURS (1/4)

POLITIQUE RSE DES ACHATS DU GROUPE SNCF

Sa mise en œuvre s'appuie sur quatre piliers :

- + L'identification de familles d'achats les plus à risques selon une méthodologie tiers, expert en risque et performance RSE (cf. page 54).
- + L'engagement des fournisseurs à respecter la « Charte de la relation fournisseurs et RSE » du Groupe SNCF⁸.
- + Une procédure d'évaluation des tiers fournisseurs s'appuyant sur le recours à des sources ouvertes et à des questionnaires tout au long de la vie du contrat.
- + Le recours à des audits fournisseurs.

Ces principes s'appliquent à toutes les entités du Groupe SNCF, qui les déclinent sur leur périmètre, selon des modalités liées à leur organisation, à leurs métiers et à leurs marchés.

Déploiement de la procédure d'évaluation des tiers

Sur la base d'un référentiel commun, les cinq sociétés ferroviaires du Groupe finalisent les processus opérationnels en application de leur procédure d'évaluation des tiers.

Les sociétés Keolis et GEODIS ont quant à elles déjà déployé leur procédure d'évaluation (actualisée en 2020) jusque dans leurs filiales.

Pour l'ensemble des sociétés du Groupe, le champ de cette procédure est encore circonscrit aux risques de corruption. Il sera progressivement étendu en 2023 aux risques liés au devoir de vigilance.

Ces démarches s'effectueront en cohérence avec le déploiement d'un nouvel outil d'évaluation des tiers couvrant également le champ complet de la RSE.

À fin 2023, l'objectif est que toutes les sociétés du Groupe disposent d'une procédure d'évaluation des tiers validée par leur COMEX, déployée sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et couvrant à la fois le champ de la « loi Sapin 2 » et celui de la loi sur le « Devoir de vigilance ».

Concernant le déploiement des procédures d'évaluation des tiers dans les sociétés ferroviaires et leurs filiales, le contrôle interne au niveau Groupe sera également renforcé en 2023, et le plan annuel d'audit intégrera ces évolutions et en mesurera la mise en œuvre.



Précision



pour l'évaluation de sa base fournisseurs (environ 100 000 contrats en 2022), GEODIS va déployer en 2023-2024 son propre outil. Il intégrera l'ensemble des dimensions sociale, environnementale et éthique.

58,6%



C'est le volume de dépenses de la SNCF contractualisées à fin 2022, prenant en compte des critères RSE à hauteur de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. Ce taux était de 36% en 2021.



RENFORCEMENT DE L'ÉVALUATION DES FOURNISSEURS (2/4)

LES QUATRE PILIERS DE LA POLITIQUE ACHATS DU GROUPE

1 Les cartographies des risques RSE des achats

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

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 aux familles d'achats à risques, et prennent 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. En 2021, cette notation a couvert 36% des dépenses contractualisées. À fin décembre 2022, cet indicateur s'élevait à 58,6%.

2 L'engagement des fournisseurs et prestataires

Depuis 2012 les trois grandes directions Achats centralisées de la SNCF (Groupe, Matériel SNCF Voyageurs, et SNCF Réseau), sont labellisées « Achats Responsables » et exigent de leurs fournisseurs qu'ils s'engagent à respecter la « Charte Relation Fournisseurs & RSE ».

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, et à les faire respecter par leurs sous-traitants. Cela recouvre les standards des conventions internationales sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement, en particulier dans les pays non-signataires des conventions de l'Organisation internationale du travail (OIT) où ils seraient amenés à travailler.

Il est notamment 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 en matière de sécurité.

➤ ÉCLAIRAGE | PRINCIPALES FAMILLES D'ACHATS À RISQUES DU GROUPE



Travaux

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



Énergie

Électricité et combustibles de traction, gaz...



Fournitures industrielles

Équipements d'alimentation des lignes électriques, batteries, métaux, bois...



Prestations de main d'œuvre

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

RENFORCEMENT DE L'ÉVALUATION DES FOURNISSEURS (3/4)

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.

3 La procédure d'évaluation des tiers

La mise en œuvre d'une évaluation régulière des tiers, fournisseurs, prestataires et sous-traitants avec lesquels le groupe SNCF entretient une relation commerciale établie, s'organise sur la base d'une collecte d'informations. L'objectif est d'identifier et d'apprécier tout au long de la vie du contrat, les risques pouvant résulter de l'entrée en relation d'affaires (ou la 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. Elles sont mises à jour périodiquement en cours de relation, ou en cas d'évènements de nature à impacter le niveau de risque du tiers.

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



Précision



Un tiers n'appartenant pas à une catégorie à risque particulier peut être évalué de façon approfondie en cas d'alerte ou de condamnation.

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 :

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

L'évaluation des fournisseurs, prestataires et sous-traitants s'appuie sur des systèmes d'information (SI) et des bases de données propres aux directions des Achats du Groupe. Un nouvel outil SI sera mis en service en 2023.

LE CONTRÔLE DU PROCESSUS D'ÉVALUATION REPOSE SUR 3 NIVEAUX :

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

RENFORCEMENT DE L'ÉVALUATION DES FOURNISSEURS (4/4)

4 Politique d'audit des fournisseurs

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

En cas de non-respect des obligations visées dans la charte, des mesures correctives sont prévues aux marchés. Elles peuvent aller jusqu'à l'exclusion du fournisseur des procédures de passation des marchés publics. Le Groupe incite également ses fournisseurs à faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant.

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

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

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

➤ Une politique volontariste d'audits « sociaux » fournisseurs sur sites

Dans les marchés de prestations de main d'œuvre, une série d'audits de ce type a été lancée en fin d'année 2022 par les sociétés du Groupe, en France et à l'étranger (résultats début 2023). La volonté du Groupe est d'inscrire ces démarches dans une trajectoire d'amélioration continue de la gestion de la relation avec ses fournisseurs. Le groupe SNCF poursuivra cette politique auprès de ses fournisseurs, prestataires et sous-traitants, en précisant l'intégration de ces démarches dans ses procédures achats :

- + Éventuels audits à priori pour des fournisseurs évalués à risque élevé dès en amont de la relation commerciale.
- + Audits en cours de contrat pour des fournisseurs ou sous-traitants appartenant à une famille à risque ou opérant dans un pays à risque, ou en cas de manquement potentiel ou avéré.
- + Audit suite à signalement ou alerte reçus par une des sociétés du Groupe.

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



MÉCANISME D'ALERTE ET DE RECUEIL DES SIGNALEMENTS

LE GROUPE S’EST DOTÉ EN 2022 D’UNE NOUVELLE PLATEFORME DE SIGNALEMENT (1/2)

UNE PLATEFORME EXTERNALISÉE DE RÉCEPTION DES ALERTES AUX BORNES DU GROUPE, ACCESSIBLE AUX SALARIÉS ET AUX TIERS

Les multiples canaux d’alerte existants, de 2011 à 2021, ont été regroupés en une unique plateforme de recueil des signalements, accessible à l’ensemble des salariés du Groupe et aux tiers. Son déploiement s’est effectué graduellement au cours de l’année 2022 pour couvrir en France toutes les sociétés du Groupe et à compter du 1^{er} trimestre 2023, les filiales étrangères. La plateforme est aussi accessible aux parties prenantes externes à partir du site corporate SNCF depuis fin 2022 et accessible en 12 langues⁹ depuis fin janvier 2023.

Le nouveau dispositif prend en compte les exigences de conformité à la loi sur le devoir de vigilance, mais aussi celles des législations nationales adoptées en 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. Le 1^{er} septembre 2022, est entrée en vigueur en France la loi du 21 mars 2022, dite « loi Wasserman », transposant cette directive européenne, et renforçant également la protection des lanceurs d’alerte introduite par la loi « Sapin II ». Compte tenu du décret d’application du 3 octobre 2022 et de l’accès à la plateforme Groupe, les procédures de recueil, allocation, traitement et reporting des signalements seront mises à jour au cours de l’année 2023, après consultation en France des IRP.

DES ENJEUX AUSSI BIEN ÉTHIQUES, SOCIÉTAUX, QU’ÉCONOMIQUES

Avec la mise en place de cette plateforme, 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 et de ses parties prenantes.

DISPONIBILITÉ ET ANONYMAT GARANTIS

L’objectif du Groupe est d’encourager et de faciliter les signalements via un dispositif connu de tous en interne et en externe. En effet, cette plateforme, qui simplifie et guide les démarches des salariés et des tiers dans l’ensemble des filiales du Groupe en France ou à l’étranger, est accessible à tout moment : www.alerteethiquesncf.com

Hautement sécurisé, le dispositif d’alerte Groupe vise à réassurer les auteurs de signalements sur l’impartialité et la neutralité de leur traitement (impératif de confiance et protection des lanceurs d’alerte contre des risques de représailles). C’est pourquoi le Groupe a choisi d’externaliser la gestion du recueil des alertes auprès d’un prestataire européen pour renforcer la protection des lanceurs d’alerte et garantir leur anonymat éventuel. Pour répondre à ces exigences, cette nouvelle plateforme a fait l’objet dès son lancement, de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de de l’entreprise.

Par ailleurs, la direction de l’Éthique Groupe (mandatée par les cinq sociétés ferroviaires) et les filiales Keolis et GEODIS conservent leur autonomie pour qualifier et traiter les alertes reçues via la plateforme sur leurs périmètres respectifs.



⁹ Français, anglais, allemand, néerlandais, italien, espagnol, portugais, roumain, polonais, tchèque, vietnamien, chinois.

LE GROUPE S’EST DOTÉ EN 2022 D’UNE NOUVELLE PLATEFORME DE SIGNALEMENT (2/2)



DÉPLOIEMENT DE LA PLATEFORME D’ALERTE DISPONIBLE EN 35 LANGUES

Pour développer ses activités avec intégrité et assurer un environnement de travail favorable à ses personnels, GEODIS met à disposition de ses personnels et partenaires un dispositif d’alerte professionnelle. Obligation légale dans de nombreux pays, c’est un élément clef de son programme d’éthique et de conformité. La filiale de logistique et de transport a profité du lancement en 2022 de la nouvelle plateforme d’alerte du groupe SNCF pour accroître encore la visibilité du dispositif. Adaptée aux caractéristiques de GEODIS, présent partout dans le monde, la plateforme est disponible en 35 langues. La campagne de communication lancée début octobre 2022 comprenait :

- + Un email adressé à l’ensemble des salariés accompagné d’une infographie explicative.
- + Une affiche par pays, dans les langues usuelles, mise à disposition sur l’intranet de la direction de la Conformité et visible dans chaque site avec la mention du dispositif et le moyen d’y accéder sur :

<https://geodis.com/w-fr/decouvrir-geodis/ethique-et-compliance>

Ce dispositif est également mentionné dans le Code de conduite communiqué aux fournisseurs.



PREMIERS RETOURS D’EXPÉRIENCE DE LA NOUVELLE PLATEFORME DE SIGNALEMENT

LA PLATEFORME EST UN CANAL OUVERT NON EXCLUSIF

Sa mise en œuvre décentralisée permet dorénavant une vision consolidée Groupe. Elle couvre le périmètre complet des sept sociétés du Groupe (Keolis, GEODIS, et les cinq sociétés du périmètre ferroviaire).

La plateforme reste complémentaire des dispositifs managériaux en laissant la possibilité de signalements :

- + Par la voie hiérarchique.
- + Le canal des ressources humaines.
- + Une organisation syndicale.
- + Tout autre dispositif spécifique interne ou externe (direction, médecine du travail, inspection du travail, associations spécialisées, défenseur des droits...).

La direction de l’Ethique Groupe rend compte annuellement de la globalité des signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers. Pour ce faire, elle s’appuie sur des indicateurs et tableaux de bord consolidés permettant d’informer la direction générale et les parties prenantes sur les tendances fortes et signaux faibles, par entité ou nature de problématique.

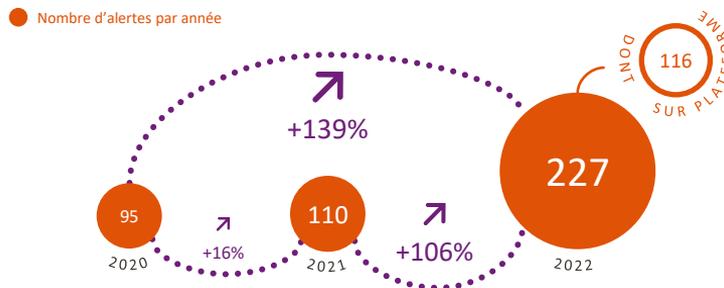
La plateforme d’alertes est ouverte à tous les tiers pour les sujets relevant du devoir de vigilance et notamment les droits humains. Ses modalités d’utilisation sont conformes au décret d’application de la « loi Waserman » (n° 2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d’alerte.

Pour faciliter les signalements sur tout le périmètre géographique des activités du groupe SNCF, le site est accessible en 12 langues avec une disponibilité 24h/24, 7j/7 et 365/an.

UNE MONTÉE EN PUISSANCE DE LA NOUVELLE PLATEFORME

En raison du déploiement progressif sur les sociétés du Groupe en 2022, les canaux de signalement traditionnels sont encore restés prépondérants jusqu’au milieu de cette année, mais la nouvelle plateforme est de plus en plus utilisée par les collaborateurs puisque plus d’une alerte sur deux en 2022 a été reçue via cette plateforme.

- Evolution du nombre d’alertes reçues en 2022 au niveau corporate par la direction de l’Ethique Groupe

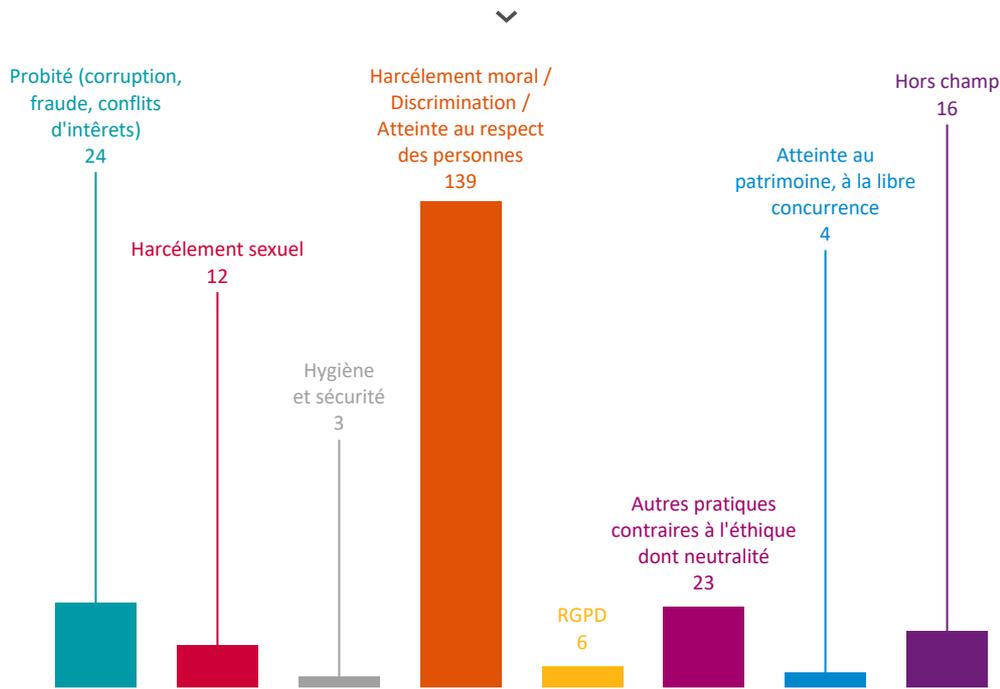


50%+ 

des salariés connaissent
le nouveau dispositif d’alerte éthique du Groupe

LA NATURE DES PROBLÉMATIQUES RELATIVES AUX ALERTES

Nombre D'ALERTEs DEG par thèmes en 2022



227
alertes
en 2022



Précision



Deux alertes sur trois reçues par la Direction éthique groupe en 2022 portent sur des allégations sur le capital humain (harcèlement moral ou sexuel, discrimination, atteintes au respect des personnes).

Avec une moyenne de 5,4%, la part des salariés SNCF déclarant avoir observé des comportements irrespectueux ou discriminatoires est près de trois fois inférieure à la moyenne des salariés français.

Source : baromètre interne 2022 de la qualité de vie au travail.



SUIVI DES MESURES
MISES EN ŒUVRE
ET ÉVALUATION DE
LEUR EFFICACITÉ

STRUCTURATION DU PILOTAGE DES PLANS D' ACTIONS

SUIVI DES PLANS D' ACTIONS

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

RETOUR D'EXPÉRIENCE SUR LES TRAVAUX MENÉS SUR CHAQUE EXERCICE

Les travaux du plan de vigilance s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue mis en œuvre d'un exercice à l'autre avec les référents « devoir de vigilance » des sociétés du Groupe. Le but est d'ancrer le pilotage du plan de vigilance et d'élaborer collectivement le programme des actions prioritaires de l'exercice suivant.

Cette démarche vise également à améliorer la cohérence, à faire converger et à simplifier l'animation des différents processus de cartographies des risques en vigueur au sein du Groupe - risques « majeurs » des sept sociétés principales, risques de corruption et risques extra-financiers..., en s'appuyant sur le système d'information et de gestion des risques du Groupe, déployé en 2022.

PARTAGE DE BONNES PRATIQUES

L'adhésion en 2021 de la SNCF à l'association « Entreprise pour les Droits de l'Homme » permet de partager les meilleures pratiques avec d'autres grands groupes français pour la prise en compte des droits humains à l'échelle du groupe SNCF.

En 2022 :

- + Participation à un groupe de travail sur les indicateurs relatifs aux droits humains.
- + Formation de cadres dirigeants à l'évaluation d'impacts droits humains...



7 

priorités d'actions
réalisées en 2022
qui seront approfondies en 2023

COMPTE-RENDU DES ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN DE VIGILANCE 2022 (1/3)

SEPT GRANDES PRIORITÉS DÉFINIES DANS LE PLAN DE VIGILANCE 2022

Ces actions portant sur l'exercice 2021 avaient pour macro-objectif d'améliorer la connaissance et la prise en compte des risques liés au devoir de vigilance au sein du Groupe, en particulier pour ceux qui relèvent des atteintes aux droits humains.

Ces actions, qui s'inscrivent dans une trajectoire de progrès pluriannuelle, ont toutes été mises en œuvre en 2022. Cinq sur sept ont atteint les objectifs fixés et sont intégrées au fonctionnement des entités. Leur déploiement se poursuivra au fil des prochains exercices. Les actions 4 et 5 seront poursuivies et approfondies en 2023.

Retour sur la mise en œuvre de ces sept actions :

- 1 Accompagner la mise en cohérence des différentes cartographies des risques existantes au sein du Groupe

Un nouveau système d'information de gestion des risques du Groupe (baptisé « Risk Factory ») a été mis en place en 2022. Les travaux menés avec la direction du management des risques du Groupe ont permis de définir le cadre et les principes pour intégrer le suivi et l'actualisation de la cartographie risques du devoir de vigilance dans cet outil en 2023. Conformément aux objectifs fixés dans le précédent plan de vigilance, les cartographies des risques du devoir de vigilance, à l'exemple de celles des risques « majeurs », seront actualisées directement dans le nouvel outil par les sept sociétés du Groupe et par une sélection de leurs filiales. La cartographie des risques de corruption, également intégrée à la Risk Factory est aussi exploitée pour compléter les analyses relevant du devoir de vigilance. Ces nouvelles modalités de gestion des risques, permettent ainsi d'organiser la convergence des différentes cartographies des risques du Groupe.

- 2 Structurer la remontée des analyses de risques depuis les filiales des sociétés principales du Groupe

Durant l'exercice 2022, les filiales des sept sociétés du Groupe ont été interrogées sur les risques auxquels elles étaient confrontées. Sur les bases des analyses recueillies, une sélection d'une vingtaine de filiales jugées plus particulièrement « à risques » au regard du devoir de vigilance, fera dès 2023 l'objet d'un suivi régulier dans la Risk Factory. Elles seront mises directement en responsabilité du management et de l'actualisation des risques sur leur périmètre. Le panel des filiales entrant dans ce dispositif sera potentiellement élargi pour tenir compte des travaux d'approfondissement et des analyses susceptibles d'être menés en 2023 et au-delà.

- 3 Enrichir les points de suivi du contrôle interne et de l'audit interne des sociétés et filiales du Groupe

L'évaluation des grilles de contrôle interne et des programmes de travail des audits internes au regard des thématiques du devoir de vigilance, a conduit à renforcer l'audit et le contrôle interne sur les dispositifs de maîtrise des risques relevant du devoir de vigilance. Des points de contrôle spécifiques aux trois domaines de risques du devoir de vigilance et le cadre de leur mise en œuvre ont été définis. Les grilles de contrôle ou d'audit ont été adaptées et seront appliquées en 2023 au périmètre des sept sociétés du Groupe et de la vingtaine de leurs filiales sélectionnées au titre du devoir de vigilance. Ces grilles pourront être enrichies au fil des exercices ultérieurs.

COMPTE-RENDU DES ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN DE VIGILANCE 2022 (2/3)

- 4 Adapter le plan annuel d’audit interne des entités/filiales pour s’assurer du bon déploiement de la procédure d’évaluation des tiers

Au cours de l’année 2022, les cinq sociétés ferroviaires ont toutes finalisé leur procédure d’évaluation des tiers. Les sociétés GEODIS et Keolis, quant à elles, disposent déjà de telles procédures qui avaient été actualisées en 2020.

À l’échelle du Groupe, ces procédures dont l’intention première est de répondre aux exigences de la loi Sapin 2 en matière de lutte anti-corruption, verront progressivement leur périmètre élargi aux risques relevant du devoir de vigilance en 2023 (à fin 2022, seule la société SNCF Voyageurs a déjà intégré la dimension « devoir de vigilance » dans sa procédure d’évaluation des tiers/fournisseurs). Cette extension s’appuiera notamment sur le déploiement d’un nouvel outil d’évaluation des tiers couvrant à la fois le champ de la probité et celui de la responsabilité sociale d’entreprise (RSE), mais également les réglementations nationales ou internationales sur les sanctions et la lutte contre le blanchiment d’argent et le terrorisme. La mise en œuvre de ce nouvel outil ayant pris du retard, l’action 4 visant à intégrer des points de contrôle propres à la procédure d’évaluation des tiers est reconduite cette année.

En 2023, les sept sociétés du Groupe auront à valider et à déployer leur procédure d’évaluation des tiers, élargie au champ du devoir de vigilance, auprès de leurs filiales, et en premier lieu auprès des filiales les plus exposées aux risques de corruption et aux risques liés au devoir de vigilance. Les sept sociétés devront également s’assurer régulièrement par le biais du contrôle interne, de la mise en œuvre effective de ces procédures d’évaluation par leur filiales.

L’avancement et l’efficacité du déploiement de ces procédures seront également mesurés grâce :

- + Au volet conformité des audits d’entités / filiales programmés en 2023.
- + À un audit spécifique inscrit au plan d’audit Groupe 2023-2024.

- 5 Définir une trajectoire pluriannuelle d’audits fournisseurs dans les pays et les familles d’achats les plus à risques

En fin d’année 2022, plusieurs sociétés du Groupe ont initié une série d’audits « sociaux » de fournisseurs sur site, avec un focus privilégié sur les marchés de prestations de main d’œuvre (sécurité, nettoyage, intérim, centre d’appels délocalisés, chantiers travaux, etc.). Près d’une dizaine de fournisseurs et sous-traitants de fournisseurs ont ainsi été audités, mettant en évidence la nécessité de poursuivre et d’institutionnaliser les démarches de ce type dans les sociétés et filiales du Groupe. Les procédures d’évaluation des fournisseurs (évoquées au point 4 ci-avant) intégreront ces audits en précisant le cadre de leur mise en œuvre. Cette action, qui requiert encore des ajustements et un suivi rapproché, sera poursuivie en 2023.

- 6 Compléter le panel des indicateurs spécifiques dédiés au pilotage des risques du devoir de vigilance

Une recherche d’indicateurs plus opérationnels et harmonisés entre les sociétés du Groupe a été initiée en 2022 sur les volets « fournisseurs » et « environnement », pour compléter le dispositif de pilotage du plan de vigilance (cf. page 66 et suivantes). Le travail de consolidation et d’affinage de ce panel d’indicateurs sera poursuivi en lien avec les sept sociétés du Groupe.

COMPTE-RENDU DES ACTIONS PRIORITAIRES DU PLAN DE VIGILANCE 2022 (3/3)

7 Veiller au déploiement du programme « humain » (rebaptisé « SNCF & moi » en fin d'année 2021)

Lancé fin 2021 par le P.-D.G de la SNCF, le programme « SNCF & moi » vise à développer l'engagement, la satisfaction et le bien-être au travail des salariés des cinq sociétés ferroviaires. Il vient structurer et nourrir le pilier "Engagement et satisfaction des salariés" du projet d'entreprise « Tous SNCF », tout en bénéficiant en retour de la dynamique de « Tous SNCF » qui se déploie dans toutes les équipes de toutes les entités du Groupe.

Objectif : renforcer les dispositifs RH existants et en initier de nouveaux autour de quatre dimensions de la vie du salarié :

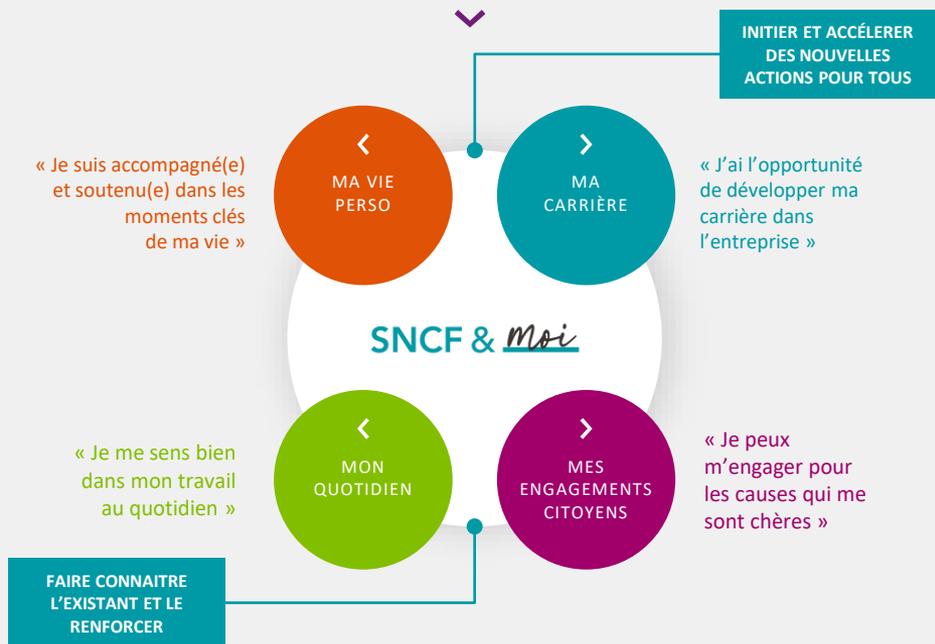
- + « Ma vie perso » : pour le soutenir et le protéger.
- + « Mon quotidien » : pour lui proposer un cadre de travail épanouissant.
- + « Ma carrière » : pour lui apporter reconnaissance, équité et perspectives.
- + « Mes engagements citoyens » : pour favoriser sa vie associative et citoyenne.

Une gouvernance spécifique au niveau des présidents des sociétés ferroviaires s'est mise en place en janvier 2022 pour suivre l'avancée de ce programme d'accompagnement. Les ambitions du programme sont également partagées avec les organisations syndicales représentatives.

En 2022, plus de 16 000 salariés ont été questionnés sur les chantiers à aborder en priorité dans le cadre du programme. À l'issue de cette consultation, une feuille de route globale structurée autour de 26 premières actions sera déclinée par chaque société du Groupe durant l'année 2023.

SNCF&moi concrétise le pilier humain du projet d'entreprise

Des actions déployées à la maille de la SNCF, de chaque Société, des établissements et des équipes



ENJEUX ET DONNÉES CLÉS : SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES

ENJEU	INDICATEUR	2022	2021	2020
SSP1 RISQUES CLIMATIQUES	Evènements de Sécurité Remarquables (ESR) avec cause climatique *	1	12	9
	ESR (5 sociétés ferroviaires)	143	158	184
SSP2 SÉCURITÉ D'EXPLOITATION	Accidents ferroviaires graves *	1	3	1
	Millions de trains.km 2021 *	468	430	ns
	Accidents graves aux passages à niveau *	12	17	12
	Accidents de transport de * marchandises dangereuses avec perte de confinement des produits transportés	5	6	7
	ESR consécutif à un acte de * malveillance	1	1	0
SSP3 - INVESTISSEMENTS (M€)				
		2022	2021	2020
Sécurisation des passages à niveau		57	55	51
Sécurisation voies et quais en gare		nd	10	6,4
Sécurisation des emprises ferroviaires (clôtures)		5,9	10,3	3,8
Réduction du patrimoine amianté		63	-	-

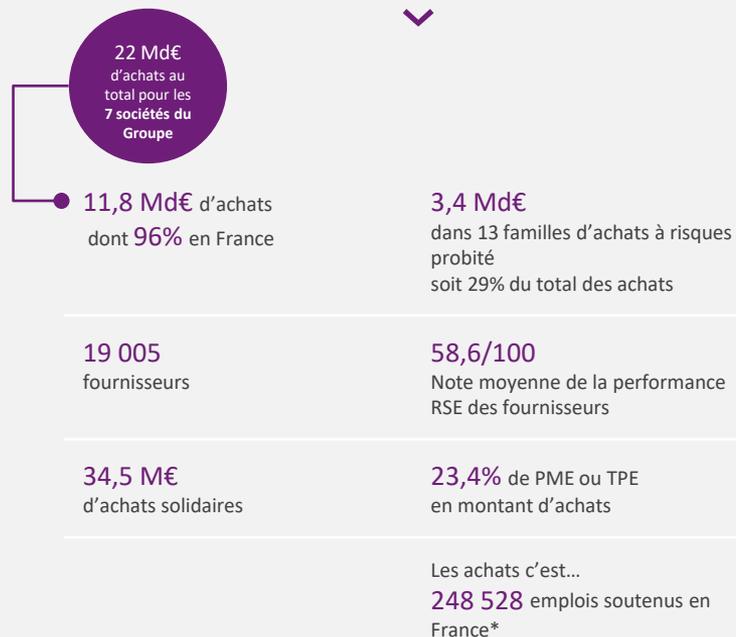
ENJEU	INDICATEUR	2022	2021	2020
SSP3 SÉCURITÉ DES PERSONNES	Accidents graves de personne suite à intrusion dans les emprises *	71	42	40
	Atteintes graves aux personnes (clients et salariés) dans les trains et les gares	5 705	6 070	4 939
	Accidents graves aux passages à niveau *	12	17	12
SSP4 SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL	Taux de fréquence (5 sociétés)	14,6	15,5	12,2
	Taux de fréquence (Keolis)	23,7	27,5	23,1
	Taux de fréquence (GEODIS)	10,0	12,1	13,5
	Accidents du travail avec * blessures ou décès sur périmètre opérationnel (yc. prestataires et hors directions)	738	939	820
	Accidents du travail avec arrêt (GEODIS)	810	883	894
SSP5 TERRORISME	Maladies professionnelles reconnues liées à l'amiante	68	52	48
	Interventions de la police pour bagage ou objet abandonné	4 483	5 766	3 103

ENJEUX ET DONNÉES CLÉS : DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

CATÉGORIE DE RISQUE	INDICATEUR	2022	2021	2020
DH1 RISQUES PSYCHOSOCIAUX	Diagnosics RPS réalisés	7 546	7 063	4 809
	Plans d'actions RPS validés ou en cours de validation	4 076	6 300	nd
DH2 HARCELEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES	+ Atteintes envers les clients	1 633	1 610	1 001
	+ Atteintes envers les salariés	334	346	223
DH3 RSE DES FOURNISSEURS – ÉTHIQUE DES ACHATS	+ Part du montant d'achats couvert par une notation des offres RSE à 20% (5 sociétés ferroviaires)	52%	36%	5,5 %
	+ Keolis : % des dépenses auprès de fournisseurs évalués RSE	44%	37%	29%
	+ Performance RSE des fournisseurs (note sur 100)	58,6	57,4	56,5
	+ Nb. de fournisseurs ayant répondu à un questionnaire d'évaluation de niveau 1	759	246	nd
	+ Nb. de fournisseurs déclarant avoir des actifs, intérêts ou opérations dans un pays à risque de corruption élevé	26	6	Nd
	+ Nb. de fournisseurs sous "red flag"	65	22	nd
	+ Nb. d'audits qualité/sécurité fournisseurs sur site (yc. travaux)	288	352	329
	+ Nb. d'audits filiales dans des pays ou activités à risques (GEODIS)	94	nd	nd
	+ Nb. d'audits « sociaux » sur site fournisseurs réalisés	8	-	-

Les achats du Groupe en 2022

(Périmètre des sociétés ferroviaires – hors Fret SNCF)



ENJEUX ET DONNÉES CLÉS : ENVIRONNEMENT

ENJEU	INDICATEUR	2022	2021	2020
ENV1, 2, 3, 4 MANAGEMENT ENVIRONNEMENTAL	Couverture des systèmes de management environnemental au sein du Groupe			
	+ Sites industriels ferroviaires certifiés ISO 14001	95%	88%	nd
	+ Ets SNCF Réseau couverts par un SME	39%	31%	25%
	+ Keolis : % du CA couvert ISO14001	44%	50%	46%
	+ GEODIS : % sites couverts* ISO14001	32%	35%	36%
ENV1 REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	Déversements accidentels avec conséquences environnementales importantes	7 sur 213 incidents sans gravité	4 sur 200 incidents sans gravité	nd
	Quantité totale de déchets dangereux produits (kilotonne)	67,6	75,2	69,5
	+ Keolis : % déchets dangereux valorisés	nd	76%	71%
ENV2 GESTION DES RESSOURCES NATURELLES	Consommation d'eau Groupe (millions m3)	8,9	8,0	14,5
ENV3 CONSOMMATION D'ÉNERGIE ET ÉMISSIONS DE GES	Consommation d'énergie Groupe (GWH)	17 846	16 428	14 838
	Emissions CO ₂ e Groupe (kTCO ₂ e)	3 260	2 961	2 814

nd : non disponible

* : extension du périmètre éligible

Investissements



ENV2 PROGRAMME CEPIA DE RÉNOVATION DES RÉSEAUX HUMIDES DES ACTIFS INDUSTRIELS DES SOCIÉTÉS FERROVIAIRES (CF. PAGE 46)	75 M€ investis depuis 2007 → sur une enveloppe globale de 230 M€
ENV3 PROGRAMME DE RÉNOVATION ÉNERGÉTIQUE DES BÂTIMENTS POUR MISE EN CONFORMITÉ AU DÉCRET TERTIAIRE (CF. PAGE 48)	430 M€ de 2021 à 2050



RETROUVEZ-NOUS SUR

www.sncf.com



Contact

engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr

Mise en page

Agence Novaty

Crédits photos

Page 1 : Matthieu Raffard | page 3 : Adrien Daste | page 4 : Shutterstock | page 11 : Brigitte Baudesson | page 14 : Matthieu Raffard | page 17 : Sébastien Godefroy
page 18 : Letizia Le Fur | page 21 : Yann Audic | page 31 : Fred de Gasquet | page 40 : Alex Profit | page 50 : Matthieu Raffard | page 52 : Sébastien Godefroy
page 57 : Matthieu Raffard | page 62 : Sébastien Godefroy | page 63 : Letizia Le Fur | page 70 : Thibaut Voisin

