

EXERCICE 2024

Plan de vigilance 2025

Groupe SNCF

Sommaire

01. Introduction *p. 3*

Périmètre et champ d'application de la loi pour le groupe SNCF
Chaîne de valeur du groupe SNCF
Stratégie RSE du groupe

02. Cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention des atteintes graves *p. 7*

Principes du management des risques liés au devoir de vigilance
Cartographie 2025 des risques d'atteintes graves

- Santé et sécurité des personnes
- Droits humains et libertés fondamentales
- Environnement

03. Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques *p. 38*

Révision annuelle de la cartographie des risques et évaluation des dispositifs de maîtrise
Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants

04. Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements *p. 44*

Dispositif d'alerte Groupe accessible aux salariés et aux tiers
Organisation de la gestion, de l'allocation et du reporting des alertes
Evolutions des signalements et répartition des alertes reçues par catégorie

05. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité *p. 49*

Dispositif de pilotage du devoir de vigilance
Dialogue avec les organisations syndicales et les instances de représentation du personnel
Dialogue avec les parties prenantes externes
Ancrage du devoir de vigilance dans les activités du groupe
Tableau de bord du plan de vigilance

Précision

Le présent document reprend les informations publiées dans le rapport financier et de durabilité du groupe SNCF sur un support de lecture indépendant. Le texte du plan de vigilance est publié en anglais dans une version traduite du rapport financier du Groupe



01.

Introduction

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

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 quatrième plan de vigilance portant sur l'exercice 2024. Ce plan est établi sur le périmètre de la Holding, des six grandes sociétés et de leurs filiales contrôlées, issues de la réforme ferroviaire du 1^{er} janvier 2020.

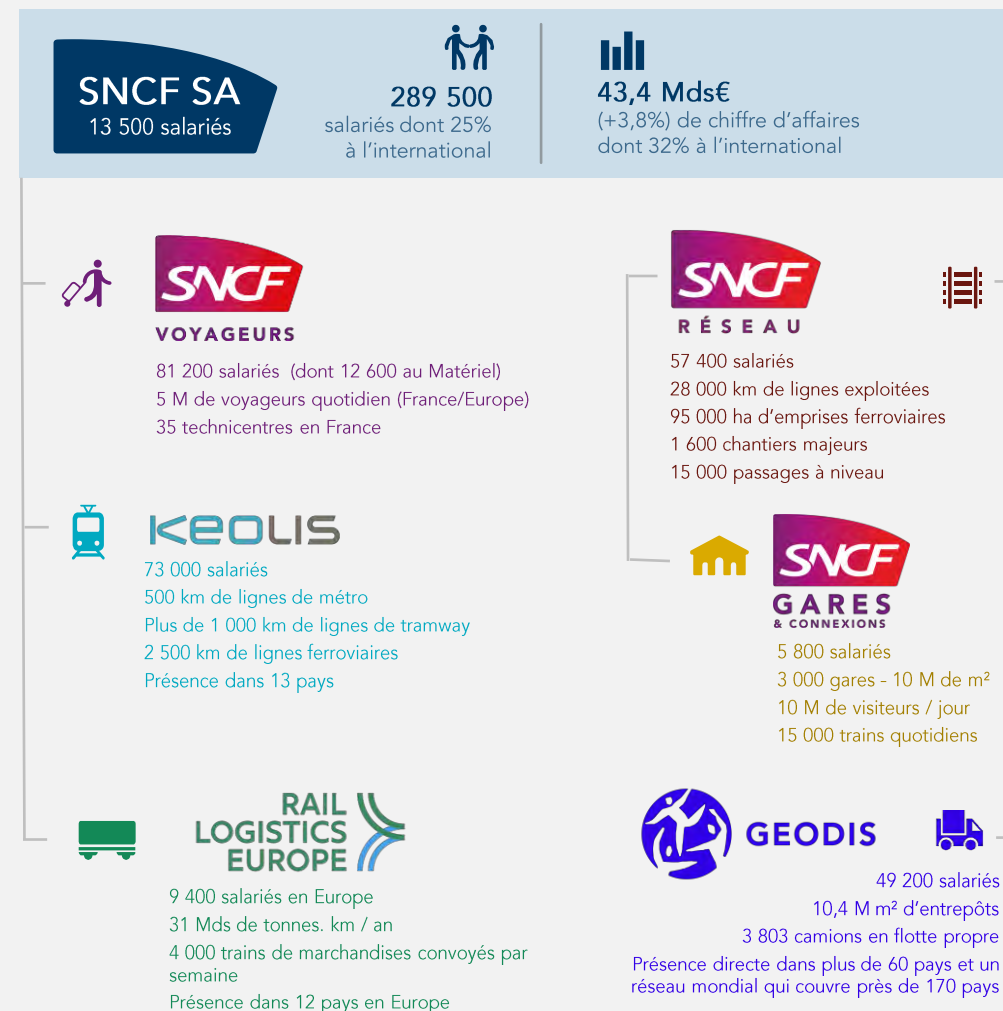
Le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés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

Il est rappelé ici que selon l'article 1 de la loi de 2017 sur le devoir de vigilance, « Les filiales ou sociétés contrôlées qui dépassent les seuils mentionnés au premier alinéa sont réputées satisfaire aux obligations prévues au présent article dès lors que la société qui les contrôle, au sens de l'article L. 233-3, établit et met en œuvre un plan de vigilance relatif à l'activité de la société et de l'ensemble des filiales ou sociétés qu'elle contrôle. »

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 »).

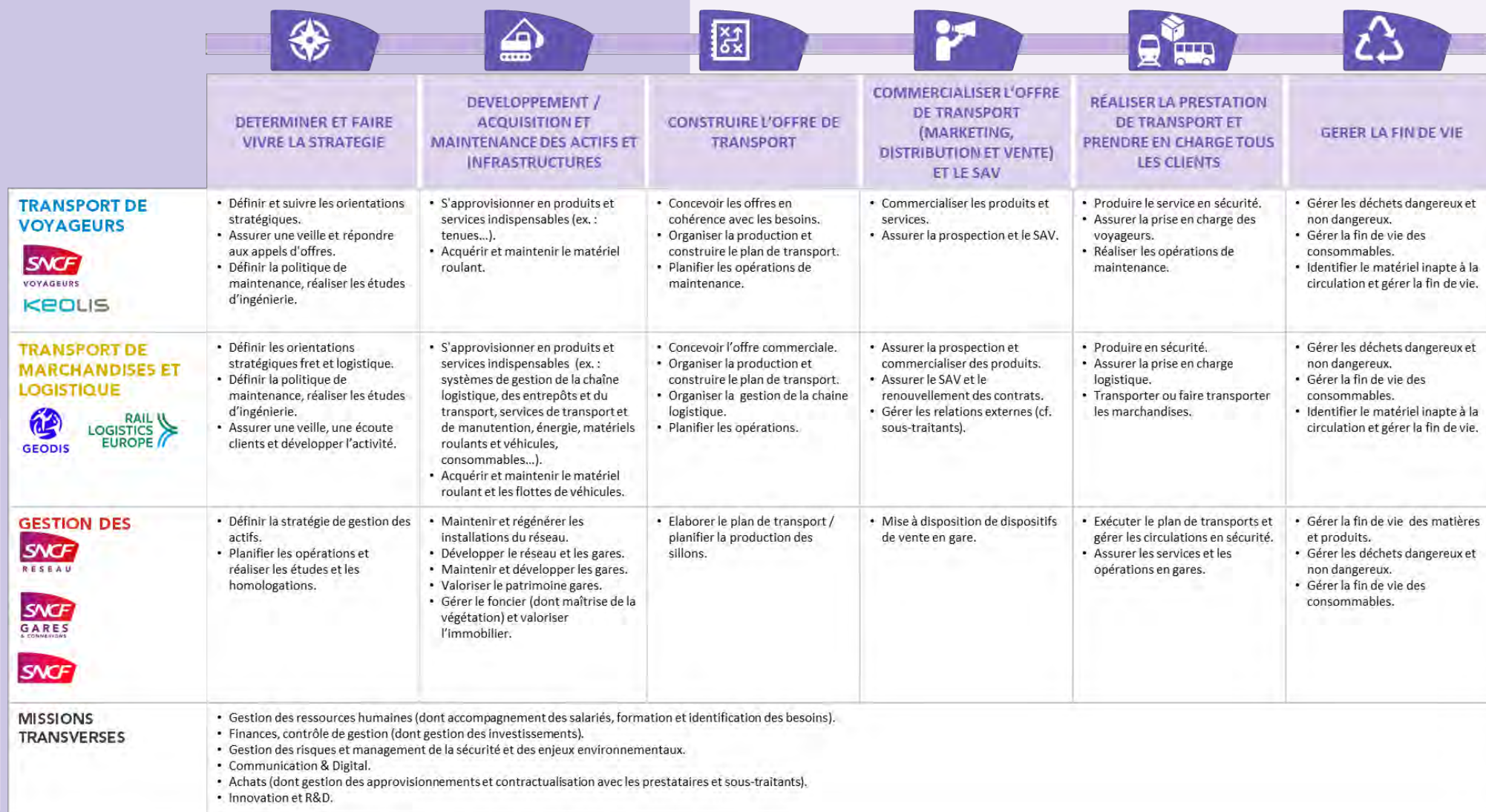
Le présent plan de vigilance rend compte de l'avancement des orientations et actions prioritaires mises en œuvre dans le cadre du plan de vigilance depuis 2022, et des perspectives pour 2025.

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



845 filiales contrôlées

Chaîne de valeur du groupe SNCF



Dans le cadre du rapport financier et de durabilité de l'exercice 2024, le groupe SNCF a modélisé sa chaîne de valeur pour évaluer les impacts environnementaux, sociaux et de gouvernance de ses activités.

En complément : voir le « modèle d'affaires » au chapitre 1 du Rapport Financier et de Durabilité du Groupe SNCF 2024

Stratégie RSE 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 depuis 2003 à respecter et à intégrer pleinement les 10 principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail, l'environnement et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre renforcent sa contribution aux Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU et lui permettent d'obtenir, depuis 2015, le score le plus élevé de performance en matière de responsabilité sociale (niveau « Advanced »).

Chartes et programmes

Ces chartes et programmes d'engagements vis-à-vis des salariés, clients et fournisseurs du Groupe sont déclinés dans plusieurs documents :

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

Par ailleurs, pour assurer la sécurité de ses clients, salariés, sous-traitants et partenaires, la SNCF structure sa politique de sécurité autour du programme PRISME

pour la sécurité globale au sein du groupe SNCF et du programme « TOUS partenaires en Sécurité » pour repenser l'approche de la sous-traitance et développer une culture partagée avec les partenaires.

Quatre politiques « piliers » de la vigilance

Ces politiques constituent le socle du devoir de vigilance du Groupe :

- La politique Droits Humains depuis 2023.
- La politique de sécurité du Groupe déclinée dans le programme managérial et opérationnel « PRISME », commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015.
- La politique environnementale, intégrée à la sécurité globale.
- La politique d'achats responsables synthétisée dans le SPASER** de la direction des Achats Groupe.

La politique de devoir de vigilance du Groupe contribue directement aux objectifs de la stratégie RSE du Groupe approuvée en 2021 par le conseil d'administration de la SNCF.

Une stratégie RSE en phase avec le devoir de vigilance

Le projet d'entreprise « Tous SNCF » a été lancé en 2020 par le président-directeur général de la SNCF pour définir et mettre en œuvre la stratégie 2020-2030 du Groupe. Décliné dans les filiales et entités opérationnelles des cinq sociétés ferroviaires, « Tous

SNCF » est mené en synergie avec les plans d'activité de Keolis et GEODIS qui s'inscrivent dans une vision groupe à dix ans. La santé, la sécurité, l'éthique, le social et l'environnement y figurent comme des leviers de performance globale, de compétitivité et d'attractivité du Groupe.

Une stratégie RSE qui s'articule autour de deux lignes directrices





02.

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

Principes du management 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 porte sur les « **atteintes graves** », seuls les risques jugés les plus critiques sont analysés dans le plan de vigilance.

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

La notion de risque "brut" renvoie à une évaluation de la criticité intrinsèque d'un risque, en considérant uniquement son impact et sa probabilité dans l'éventualité de sa matérialisation, sans tenir compte des dispositifs de maîtrise ou des contrôles existants.

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

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

- Des plans d'actions susceptibles d'agir directement sur les causes du risque ou d'en atténuer les effets.
- Des dispositifs de contrôle interne intégrés dans les processus, métiers et activités du Groupe ainsi qu'une campagne annuelle dédiée au devoir de vigilance, déclinée dans les sociétés du Groupe et dans leurs filiales identifiées à risques.

Méthodologie d'évaluation unifiée

Depuis 2023, la méthodologie d'évaluation des risques liés au devoir de vigilance est alignée sur celle des risques majeurs du Groupe. Elle est adossée au même référentiel méthodologique, qui intègre à la fois les conséquences des activités de l'entreprise pour les tiers et de l'environnement, en sus des conséquences pour l'entreprise.

En conséquence, l'identification et l'évaluation des risques liés au devoir de vigilance sont désormais menées dans le cadre de l'exercice annuel d'actualisation des cartographies des risques majeurs des grandes sociétés du Groupe.

Elaboration de la cartographie des risques du plan de vigilance

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

Chacune des sept principales sociétés du Groupe est en responsabilité sur l'actualisation de ses risques « vigilance », qui sont intégrés à l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la direction de l'Audit interne et des risques Groupe.

La consolidation des risques des sociétés dans la cartographie du plan de vigilance Groupe repose sur leur agrégation par familles cohérentes. Dans un second temps, la hiérarchisation des risques consolidés s'appuie sur l'analyse des scénarios de risque maximal plausible des sociétés, assurant une évaluation harmonisée conforme au référentiel méthodologique des risques majeurs du Groupe.

Des risques spécifiques à certaines filiales peuvent être pris en compte dans l'analyse des risques liés au devoir de vigilance, selon les résultats d'investigations complémentaires sur leur profil de risques, ou de nouvelles situations de risques qui pourraient être détectées par les trois lignes de maîtrise (opérationnel, contrôle interne, audit interne ou externe), voire par des signalements émanant de salariés ou de tiers.

Contrôle interne des risques liés au devoir de vigilance

Un dispositif d'évaluation spécifique au devoir de vigilance est intégré au plan de contrôle interne du Groupe pour s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité des dispositifs de maîtrise des risques en place dans les sociétés et filiales du Groupe. Ces évaluations, réalisées à l'occasion d'une campagne annuelle, permettent de mesurer l'amélioration continue du management des risques dans les entités.

Une vingtaine de filiales identifiées comme à risques sont actuellement évaluées dans ce cadre, en raison de la nature de leurs activités ou des risques pays liés à leur implantation.

Par ailleurs, SNCF Voyageurs demande à ses filiales dédiées, créées dans le cadre des appels d'offres liés à l'ouverture à la concurrence, de prendre en compte les risques liés au devoir de vigilance, dès leur création. Un guide élaboré à cet effet, couvrant l'ensemble de leurs obligations de conformité est mis à leur disposition.

Cartographie des risques d'atteintes graves

Stabilité de la cartographie 2025 et maîtrise des risques renforcée

La revue annuelle d'actualisation des risques liés au devoir de vigilance montre une relative stabilité de la cartographie des risques du plan de vigilance, confortée par les travaux sur la double matérialité réalisés dans le cadre de la CSRD. Par ailleurs, les mesures renforcées mises en place à l'occasion des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 ont pour certaines, été pérennisées et contribuent aujourd'hui à une meilleure performance dans la prévention des risques relatifs à la sécurité des clients, des salariés et prestataires du Groupe.

Évolutions à la marge de la cartographie des risques

La mise à jour de la cartographie des risques conduit à élargir la portée de l'ex. risque DH1 « Risques Psycho-sociaux » aux problématiques de harcèlement moral et de discriminations au travail. Le libellé de ce risque est ainsi modifié en « Dégradation des conditions de travail ».

L'ex. risque DH4 « Fuite de données personnelles » voit également son champ étendu à l'ensemble des « données sensibles », afin de mieux appréhender l'interdépendance des risques liés aux cybermenaces.

L'ex. risque ENV3 ne fait plus explicitement référence à la « surconsommation d'énergie », considérant les enjeux énergétiques comme sous-jacents au « respect de la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre » du Groupe.

Enfin, le risque SSP6 « Crise sanitaire récurrente ou durable » est maintenu dans le tableau des risques, mais ne fait plus l'objet d'un développement particulier, considérant que les dispositifs de prévention mis en place durant la crise du COVID 19 peuvent être réactivés à tout moment par l'entreprise si la situation sanitaire le justifiait.

Cette partie 2 détaille la cartographie des risques pour chacune des trois thématiques de la loi : points **2.1** Santé et sécurité des personnes, **2.2** Droits humains et libertés fondamentales, et **2.3** Environnement.

Pour chaque thématique sont présentés :

01

Les politiques du groupe

02

Une synthèse contextualisée des risques et des dispositifs de maîtrise

03

Les programmes et plans d'actions afférant à chacun des risques

Cartographie des risques d'atteintes graves

Précision

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

Réf.	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 de personnes dans les emprises ou dans les transports	Gestion et exploitation des espaces de production et de services, sûreté
SSP4	Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Transport de voyageurs et de marchandises – Accueil, commercial, relation client, sûreté
SSP6	Crise sanitaire récurrente ou durable	Toutes activités
DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES		
DH1	Dégradation des conditions de travail	Activités industrielles et tertiaires – Activités de services
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 sensibles	Services aux clients, gestion salariés et relations fournisseurs
ENVIRONNEMENT		
ENV1	Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux	Activités industrielles d'exploitation, de maintenance ou de construction
ENV2	Épuisement des ressources naturelles	Activités de maintenance, travaux de BTP, de renouvellement d'infrastructures ou de matériels roulants et véhicules
ENV3	Non-respect de la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre	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

Nouveaux risques liés à l'Intelligence Artificielle

FOCUS

L'IA transforme profondément les environnements de travail, les pratiques d'entreprise et les interactions humaines, générant des risques multiformes :

- Impacts environnementaux liés aux consommations d'énergie et à l'exploitation des ressources rares nécessaires aux composants technologiques.
- Atteintes présentes et potentielles aux droits humains, notamment par des biais algorithmiques susceptibles de générer des discriminations, ou par l'exposition de données personnelles.

La SNCF intègre d'ores et déjà ces problématiques à son devoir de vigilance, en mettant en place une gouvernance interne spécifique pour anticiper et encadrer ces impacts. Cette démarche proactive est motivée par la nécessité de protéger ses parties prenantes, tout en restant compétitive.

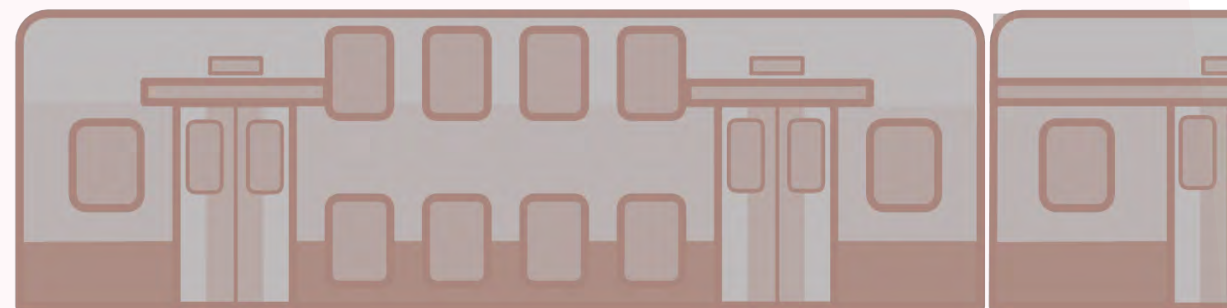
La SNCF a adopté plusieurs mesures pour encadrer l'usage de l'IA par ses salariés :

- La création d'un comité sur l'IA générative qui définit les grands axes stratégiques en matière d'IA générative.
- La création d'un bureau de l'IA au sein de la SA SNCF pour aider les chefs de projet à évaluer le niveau de risque de leur projet au regard de la cybersécurité, des données personnelles et du règlement sur l'intelligence artificielle*.
- La création d'un réseau de correspondants éthique IA pour superviser les projets d'IA les plus à risque, former et sensibiliser les acteurs du numérique.
- Un code de conduite de l'Éthique de l'IA pour les acteurs du numérique, qui définit les principes et les valeurs à respecter par les acteurs de l'IA dans leurs projets, tels que, la légalité et la responsabilité, l'exactitude et la robustesse technique, la confidentialité, la diversité, la non-discrimination et l'équité, l'action humaine et le contrôle humain, la gouvernance des données, la transparence, le respect de l'environnement et l'auditabilité.

- Des lignes directrices pour un usage éthique de l'IA générative pour tous les collaborateurs, qui définissent les bons et les mauvais comportements en matière d'éthique.
- Le déploiement de dispositifs de formation et de sensibilisation associant les salariés aux développements et à l'implémentation des projets internes d'IA générative, dans une approche participative.
- Une évaluation continue des impacts environnementaux de l'IA, pour s'assurer de la compatibilité des usages avec la stratégie RSE de l'entreprise.



La cotation des risques émergents liés à l'Intelligence Artificielle conduit à ne pas les intégrer à la cartographie des risques du plan de vigilance.



02.1



Santé et sécurité des personnes

Politique sécurité et programme PRISME

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque
identifié



Politique de sécurité du Groupe et programme PRISME

Politique et doctrine générale de sécurité du Groupe

Dans toutes ses activités, la sécurité est l'une des règles fondamentales et une priorité absolue pour SNCF, à l'égard de ses clients, salariés et prestataires. C'est un bien commun que l'entreprise a le devoir de préserver. La politique de sécurité pose ainsi les principes communs au sein de la SNCF, qui sont déclinés dans chaque entité et chaque filiale des sociétés du Groupe.

Ces fondamentaux sont pleinement partagés par les sociétés Keolis et GEODIS, à travers leur politique propre de sécurité, spécifiquement adaptée à leurs activités et déclinée dans toutes leurs filiales, en France comme à l'international.

Culture sécurité de la SNCF

Depuis 2015, la SNCF a renforcé le processus d'amélioration continue de son « système de management de la sécurité » et de ses pratiques à travers une nouvelle politique globale associée à un programme national de transformation baptisé « PRISME ».

La politique de sécurité du Groupe, actualisée en 2023, se veut encore plus proche du terrain, au profit des entités opérationnelles, des sociétés et de tout le secteur ferroviaire. Elle s'appuie sur un principe fondamental, qui est de rendre les salariés à la fois bénéficiaires et acteurs de la sécurité dans l'entreprise.

Pour réaffirmer de manière explicite la détermination sans faille de la SNCF à protéger les agents qui œuvrent quotidiennement à la production ferroviaire, le président de la SNCF Jean Pierre Farandou a annoncé le 2 avril 2024, l'inscription de la culture sécurité comme valeur première de la SNCF. Les trois valeurs de l'entreprise ont ainsi été complétées par une quatrième, devenue la première et la plus essentielle :

→ **culture sécurité, engagement, efficacité et ouverture** ←

Orientations 2023-2025 : trois piliers déclinés en sept orientations

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

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

PRISME

Un programme
avec et pour les
salariés

Créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés

- Associer l'ensemble des personnels et leurs représentants, ainsi que les prestataires à la transformation de la culture de sécurité.
- Favoriser l'expression de tous sur ce sujet pour que chaque agent soit acteur de l'amélioration continue de la sécurité (diffusion d'une « charte de libération de la parole »).

Un programme
au bénéfice des
entités
opérationnelles

Maîtriser les interfaces entre tous les acteurs pour garantir la sécurité dans le travail collectif

- Développer une approche proactive par les risques pour hiérarchiser et recentrer les actions.
- Rendre systématique le « produire en sécurité », dépassant les antagonismes apparents entre production et sécurité.
- Simplifier les procédures et la documentation sécurité pour tous les acteurs, en les associant à leur conception, et en développant l'usage des outils digitaux et du legal design.

Un programme
facteur d'unité et
d'ambition, vecteur
d'ouverture au
secteur ferroviaire

Contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire

- Poser les principes communs de sécurité à toutes les sociétés, entités et filiales du Groupe, par la mise en œuvre de standards et de pratiques partagés, en nombre limité.
- Faire de la sécurité un bien commun.

Synthèse des risques d'atteintes graves à la santé et la sécurité des personnes (1/2)

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 actifs physiques et les services de transports.	- Difficulté de mise en œuvre des trajectoires d'adaptation au changement climatique. - Faible résilience des infrastructures, gares et matériels roulants. - Déficit d'investissement. - Sous-estimation des impacts liée à l'incertitude sur l'évolution des risques liés aux changements climatiques.	- Impacts directs sur le fonctionnement des modes de transports exploités par le Groupe. - Conditions de voyage dégradées pour les clients. - Conditions de travail dégradées pour les salariés.	- Gouvernance spécifique par un Comité « stratégie climat » (CSC) sous l'égide du COMEX Groupe. - Programmes d'adaptation des installations, infrastructures et matériels roulants exploités par le Groupe. - Adaptation des pratiques ou gestes métiers, et des équipements de travail mis à disposition des salariés. - Adaptation des dispositifs de gestion de crise pour améliorer la prise en charge des clients dans des conditions de transport dégradées.
SSP2 ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	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 des diagnostics routiers notamment). - Normes de maintenance spécifiques des voies de circulation des trains de matières dangereuses. - Traçage des transports de marchandises en ligne et adaptations locales d'exploitation. - Formation des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
SSP3 ACCIDENTS DE PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS	- Heurt par un véhicule en circulation (train, bus, métros ou tramways). - Électrisation d'une personne (client, migrant...). - Trafic illicite de migrants à l'insu d'une filiale opérant dans le transport et la logistique de marchandises. - Agression de clients ou des personnels en contact avec le public.	- Intrusion de personnes non autorisées dans les emprises (ferroviaires, métros...). - Méconnaissance des risques ou non-observation des consignes de sécurité données par l'entreprise pour l'usage normal des services de transport. - Défaillance dans la sécurisation d'un site ferroviaire (sûreté, contrôle des accès...). - Accroissement de la délinquance et de la fraude dans des zones sensibles.	- 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 (2/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP4 ACCIDENT DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIES OU PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES	- Accidents de manutention de charges, dans le cadre d'opérations logistiques, 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 logistiques ou de maintenance des voies, du matériel roulant, de bâtiments, d'exploitation ou de démantèlement du matériel roulant. - Accident dans un atelier de maintenance (électrisation...).	- Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d'intervention sur un chantier. - Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de co-activité sur un site SNCF. - Organisation du travail inadaptée du fait d'inspections communes préalables (ICP) et de 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. - Non-respect des règles de stockage des substances dangereuses (liquides inflammables, batteries, oxydants...) ou méconnaissance par les opérateurs des fiches de sécurité produits ; ou défaut de formation du personnel.	- 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.	- Politique sécurité du Groupe. - Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001). Certification des sites industriels et de maintenance et de certaines activités d'exploitation. - Efficience des analyses et de l'évaluation des risques opérationnels ; renforcement des dispositifs et outils d'évaluation des risques. - Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale (contrôles de niveau 1 et 2). - Promotion et ancrage de la culture sécurité, s'appuyant sur le déploiement des standards et routines de sécurité. - Formation des salariés à l'analyse de risques et à la rédaction des plans de prévention. Veille managériale sur la mise en œuvre effective des mesures prévues par les plans de prévention. Mise en œuvre de plans d'actions pour faire progresser la sécurité des salariés des entreprises partenaires, et plus largement la sécurité des opérations effectuées par les sous-traitants. - Mesures régulières de l'efficacité des moyens de contrôles et dispositifs de maitrises mis en place. - Formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des salariés, revues de processus, etc. - Programme de réduction du patrimoine amianté. - Audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats.
SSP5 TERRORISME OU ACTE DE MALVEILLANCE AVEC CONSÉQUENCES GRAVES POUR LES PERSONNES	Acte terroriste ou acte de malveillance 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 et la sécurité des 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.

Exposition des personnes aux risques climatiques

Enjeux de sécurité, de continuité de service et de performance

L'accroissement et l'accélération des effets du changement climatique ont des conséquences importantes sur les activités du groupe SNCF et sur la sécurité. La récurrence accrue d'événements météorologiques extrêmes, en France comme à l'étranger (précipitations, inondations, sécheresse, tempêtes, vagues de chaleurs intenses...) entraîne des dégradations des actifs, altère le fonctionnement des infrastructures (réseau, gares, ateliers et entrepôts) ainsi que l'exploitation (circulation des trains, bus, camions...). Les impacts sont croissants sur la continuité de service mais aussi sur les conditions de travail des salariés. La sécurité des biens et des personnes est directement affectée par les risques climatiques.

Impact croissant pour le Groupe

Les activités de l'entreprise sont régulièrement affectées par des phénomènes climatiques d'ampleur.

- **Pour les clients**, outre les risques de sécurité importants (heurts de coulées de boues, d'arbres, déstabilisations de la voie...), ces événements occasionnent des dégradations des conditions de voyage (retards, arrêts des circulations, désagrément et inconfort).
- **Pour les salariés**, les aléas climatiques se traduisent par une gestion de crise quasi quotidienne à certaines périodes de l'année, avec des adaptations des horaires de travail, une augmentation des heures d'astreinte et des conditions de travail dégradées.

Développer la résilience face aux nouvelles situations de risques

Début 2024, l'État a demandé à toutes les grandes entreprises publiques, dont la SNCF, de produire d'ici la fin de l'année 2025, un plan détaillé d'adaptation au changement climatique, en cohérence avec le 3^{ème} Plan National d'Adaptation au Changement Climatique (PNACC), dont la consultation publique s'est achevée le 27 décembre 2024. Cette demande, qui s'inscrit dans une dynamique plus large de responsabilité partagée avec l'État et les collectivités territoriales, vise à anticiper les impacts du changement climatique et à adapter le système ferroviaire français pour assurer une continuité de service optimale aux usagers.

En 2024, toutes les sociétés du Groupe ont finalisé des études de vulnérabilité de leurs actifs et activités avec l'aide d'expertises externes. SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, GEODIS, Keolis et la direction de l'Immobilier de SNCF Holding ont effectué des analyses macroscopiques pour évaluer l'impact du changement climatique. SNCF Voyageurs a ciblé ses Technicentres de maintenance du matériel roulant pour évaluer et prioriser les adaptations nécessaires, en tenant compte des impacts humains et de la sécurité. Elle s'efforce aussi d'intégrer les bonnes pratiques issues de ses expérimentations pour renforcer la résilience de ses matériels roulants. À l'échelle du Groupe, des études ciblées sur des sites stratégiques ou sensibles se poursuivent. Un projet de stratégie globale et de plan d'actions pour l'adaptation a également été établi par les 7 sociétés.

Comité stratégique climat au niveau Groupe

Ces travaux, placés sous l'égide du « comité Stratégique Climat », s'inscrivent dans une approche systémique d'adaptation, mise en œuvre par les sociétés du Groupe et pilotée par la direction RSE Groupe avec la DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté) dans une perspective opérationnelle de gestion des risques. Ils se structurent dans un plan d'actions en cinq grands volets, définis dès 2022 :

- **Poursuivre les analyses de vulnérabilité** par toutes les sociétés du Groupe, dans une première approche large des conséquences du climat actuel et futur sur leurs actifs.
- **Sensibiliser et former les salariés** et des équipes dédiées, afin de développer les expertises en interne.
- **Faire évoluer l'organisation de l'exploitation** dans l'objectif de préserver la continuité de service (structures dédiées, bonnes pratiques, etc.) en limitant les impacts pour les tiers et pour l'entreprise.
- **Réaliser des analyses comparatives**, notamment au sein de l'UIC (Union internationale des chemins de fer) pour partager les pratiques d'autres opérateurs confrontés à des conditions extrêmes.
- **Adapter les conditions de travail** des salariés et prestataires au changement climatique, en particulier dans les activités qui se déroulent en extérieur ; avec un focus spécifique sur les astreintes et les fortes chaleurs.

Accident grave d'exploitation

Risque inhérent aux activités du Groupe

L'exploitation des services de transport du Groupe, qu'il s'agisse du transport de voyageurs ou de marchandises, des opérations logistiques ou des activités industrielles liées à la maintenance des infrastructures et du matériel roulant, s'accompagne de nombreux risques. Ces risques, omniprésents tout au long des chaînes de production, voient leur criticité évoluer en fonction de divers facteurs : niveau de trafic, situations perturbées, affluence des passagers, conditions météorologiques.

Risques différenciés selon les modes

Les risques inhérents à la circulation des transports guidés se distinguent fondamentalement de ceux associés à la route, tant par leur nature que par leur gestion.

Les transports guidés, trains, métros ou tramways de la SNCF et de Keolis, confinés à des infrastructures spécifiques (rails et voies dédiées), présentent principalement des risques de collisions entre véhicules et avec des personnes, ou de déraillement, dont la cause peut être liée à des défaillances techniques, organisationnelles ou humaines, voire à des actes de malveillance. Ces risques sont statistiquement rares, mais potentiellement graves, leur gravité étant amplifiée par la concentration de voyageurs dans un espace restreint ou par le transport de marchandises dangereuses.

Les transports routiers (marchandises ou voyageurs) qui évoluent en revanche dans un environnement ouvert et partagé, exposent à des risques plus diffus mais aussi

plus fréquents : collisions, erreurs humaines, conditions météorologiques défavorables, ou comportements imprévisibles des autres usagers.

Ces deux formes de mobilité opérées par le Groupe nécessitent des approches différenciées du management des risques, avec des systèmes de management de la sécurité reposant sur des dispositifs techniques et une automatisation pour les premiers, et davantage sur la formation des conducteurs, l'adaptation des infrastructures et la régulation comportementale pour les seconds.

Systèmes de Management de la Sécurité globale (SMS)

Motivée par une recherche permanente d'amélioration du niveau de sécurité global de l'exploitation, les sociétés ferroviaires du Groupe, tout comme GEODIS et Keolis, mettent toutes en œuvre un système de management de sécurité globale fondée sur une approche systémique des risques.

Les SMS sont organisés selon les processus de production et décrivent de façon détaillée le rôle des acteurs, les procédures associées et les installations exploitées. Ils couvrent tous les domaines de la sécurité : exploitation, santé et sécurité au travail, sûreté, incendie, risques naturels et technologiques, risques environnementaux et cybersécurité.

Cependant, leur portée et leur mise en œuvre est différente selon qu'il s'agit des transports guidés ou des transports routiers.

Rail et Route

Les transports guidés, trains de la SNCF ou métros et tramways de Keolis, reposent sur des systèmes fermés et hautement contrôlés. Ils sont opérés dans des infrastructures dédiées censées minimiser les interactions avec des tiers, même s'il convient aussi d'intégrer des facteurs externes, comme par exemple, le comportement des usagers de la route aux passages à niveaux, l'errance d'animaux domestiques ou sauvages, ou les accidents de personnes... Généralement dotés d'une signalisation adaptée et de protocoles de sécurité standardisés, ces systèmes permettent une automatisation poussée, une supervision centralisée, et une gestion proactive des risques par le biais de l'analyse de données, de la maintenance prédictive, et d'une forte régulation sectorielle. La sécurité y est intégrée dès la conception.

Les transports routiers de voyageurs ou de marchandises, sont opérés dans des environnements ouverts et interactifs. Les SMS reposent davantage sur la formation continue des conducteurs, la gestion des comportements humains, et la maintenance des véhicules. Ils doivent aussi intégrer les interactions avec les autres usagers de la route, les conditions météorologiques ou l'état des infrastructures. Les systèmes routiers recourent de façon croissante à des technologies de sécurité avancées (suivi GPS, surveillance en temps réel, assistance à la conduite) et à des campagnes de sensibilisation sur le respect des réglementations sur les temps de conduite et de repos.

Accidents de personnes dans les emprises ou dans les transports

Un enjeu majeur de sécurité

Chaque semaine en France, plusieurs accidents graves ou mortels ont pour origine un comportement à risque aux passages à niveau (PN), en gare, ou à proximité des voies ferrées. Les actions de prévention et de sécurisation de la SNCF, combinant sensibilisation des usagers, communication et mesures techniques, s'inscrivent dans une stratégie globale visant à sensibiliser les publics les plus exposés et à promouvoir le respect des règles de sécurité sur l'ensemble du domaine ferroviaire. Elles sont toujours motivées par l'objectif de « zéro tué ou blessé grave ».

Prévenir les prises de risque aux passages à niveau

Les 18 300 passages à niveau en France continuent de représenter un risque important malgré les efforts de la SNCF, avec plus de 100 collisions chaque année, causant une trentaine de décès. Pour 98% d'entre eux, ces accidents sont dus au non-respect du code de la route par les usagers. Pour réduire ce risque, SNCF Réseau mène régulièrement des campagnes de prévention ciblées et renforce l'équipement de signalisation des passages à niveau à risque élevé.

Les intrusions illicites dans les emprises ferroviaires

Seules les gares sont normalement accessibles au grand public qui peut y circuler librement, dans le respect des règles de sécurité. Le reste des infrastructures ferroviaires est privé, et les accidents qui s'y produisent sont liés à des intrusions illicites sur les voies, ponts, tunnels, bâtiments et sites techniques de la SNCF et leurs abords.

Les intrusions recensées chaque année sont pour la plupart favorisées par la méconnaissance des risques, ou motivées par des actes de vandalisme, et entraînent des risques graves de heurt par des trains ou d'électrisation. Les jeunes sont particulièrement vulnérables, notamment en raison de la diffusion sur les réseaux sociaux de vidéos banalisant les comportements dangereux.

En réponse, SNCF Réseau met en œuvre une stratégie globale de prévention, soutenue par des campagnes de sensibilisation ciblées auprès des jeunes, et une politique de renforcement des dispositifs physiques de protection des accès aux zones dangereuses. En complément, la Sûreté ferroviaire, s'appuie sur des partenariats avec des associations pour gérer les situations impliquant des populations vulnérables.

L'accidentologie en gare

Les accidents en gare sont majoritairement dus au non-respect des règles de sécurité, particulièrement concernant les traversées de voies, que ces dernières soient ou non équipées de passages aménagés. En 2024, SNCF Réseau recensait 886 gares équipées de passages aménagés dites « Traversées de Voies par le Public » (TVP), dont 848 ne disposaient pas d'équipements alternatifs (passerelles ou souterrains...).

Malgré des investissements de 10 millions d'euros par an consacrés à la modernisation de ces dispositifs, le nombre d'accidents mortels reste stable autour d'une moyenne de 4 par année. Dans chaque cas, les constats indiquent que les pictogrammes lumineux matérialisant l'arrivée imminente du train et l'interdiction de traverser étaient allumés, mais que la victime a été imprudente ou inattentive.

En complément de ces investissements, et en réponse aux recommandations du Bureau d'Enquête sur les Accidents de Transport Terrestre (BEA-TT), la SNCF recourt à des technologies avancées de réalité virtuelle pour développer des solutions physiques, sonores et visuelles améliorées, axées sur la cognition humaine et les comportements en gare pour réduire les risques liés à l'inattention et améliorer la prise en compte des signaux lumineux.

Ces initiatives s'inscrivent dans un plan d'action global qui inclut la suppression progressive des TVP les plus accidentogènes. Mais leur remplacement par des infrastructures comme des passerelles ou des passages souterrains avance lentement en raison des coûts élevés et des capacités du réseau à absorber ces travaux.

Campagnes de prévention régulières

Parallèlement, des campagnes de prévention sont régulièrement organisées par SNCF Gares & Connexions et SNCF Réseau, utilisant des outils interactifs et immersifs et relayées sur les réseaux sociaux. Depuis 2006, des actions spécifiques sont menées dans les écoles et lycées en partenariat avec l'Éducation nationale. A ce jour, plus de 3 millions d'élèves ont ainsi été sensibilisés.

Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses (1/2)

Une chaîne de valeur multi-acteurs

Le groupe SNCF évolue dans un contexte marqué par l'ouverture à la concurrence des activités de transport de voyageurs et le besoin accru de recourir à la sous-traitance pour assurer la maintenance du réseau ferré.

Ces facteurs exogènes ont un fort impact sur la transformation des organisations et des modes de production, soulignant l'importance de la sécurité comme dénominateur commun et incontournable pour toutes les activités du Groupe. Cela se traduit dans un engagement renouvelé envers la protection des salariés SNCF et ceux des entreprises partenaires ; engagement qui s'inscrit pleinement dans les orientations du programme PRISME.

Impulsion nouvelle pour la Santé et Sécurité au Travail (SST)

De réels progrès ont été réalisés sur les 5 dernières années, avec une baisse annuelle moyenne de 6% du taux de fréquence. Le contexte reste toutefois marqué par une série de dramatiques accidents du travail qui ont majoritairement touché en 2023 des salariés d'entreprises partenaires de la SNCF sur des chantiers de BTP et d'infrastructure.

Dès la fin 2023, prenant toute la mesure de cette conjoncture, la SNCF a décidé de donner une nouvelle impulsion à sa politique SST en engageant avec l'ensemble de ses fournisseurs et prestataires, un plan d'action d'envergure axé sur une approche systémique de la sécurité au travail.

Un comité international d'experts en sécurité, qui conseille la SNCF, a produit un audit sur l'exercice en sécurité de la sous-traitance et de la coactivité et a émis plusieurs recommandations, qui ont servi de base à l'élaboration d'un plan d'actions approfondi.

Ce plan en cours de finalisation sera déployé en 2025, en coordination avec les principales sociétés du Groupe. Baptisé « **Tous Partenaires en Sécurité** », il est piloté par la Direction Sécurité Groupe **en association avec l'ensemble des parties prenantes de la SNCF**, partenaires, Etablissements de production SNCF, Direction des Achats et Direction Juridique du Groupe.

De son côté, SNCF Réseau décline ces orientations et actions dans un programme spécifique « Nos vies, notre Priorité », qui tient compte de ses enjeux particuliers, liés notamment à la multiplicité des entreprises partenaires intervenant sur les chantiers du réseau.

En toile de fond, plusieurs actions déjà engagées par le Groupe en matière de SST viennent en soutien de ce programme : digitalisation des plans de prévention, animation et formation de référents coactivité dans les Etablissements, poursuite de la mise en œuvre du décret SECUFER*, etc..

Quatre orientations prioritaires pour la SST en 2025 :

- Développer et ancrer la culture sécurité
- Exercer en sécurité la sous-traitance et la coactivité
- Poursuivre les actions de prévention des principaux risques transverses
- Protéger la santé mentale des salariés

«TOUS partenaires en Sécurité », 2 ambitions...

- Redéfinir l'approche de la sous-traitance en favorisant l'émergence d'une culture commune avec les partenaires.
- Optimiser chaque étape du processus de sous-traitance, de l'élaboration de la stratégie à la mise en œuvre opérationnelle, en passant par l'organisation et la contractualisation.

...et 7 leviers d'actions

1. Développer une culture de sécurité commune avec les entreprises partenaires.
2. Renforcer le leadership sécurité en partageant des principes communs pour permettre à chaque société de définir sa stratégie d'externalisation.
3. Préciser l'organisation de la sécurité.
4. Renforcer la prise en compte de la sécurité dans la contractualisation afin de concrétiser les pré-requis dans le processus achats, mieux choisir les partenaires et renforcer le suivi des marchés.
5. Concrétiser les exigences de sécurité dans la mise en œuvre opérationnelle, pour progresser sur la prise en compte des informations de sécurité, leur compréhension par les opérateurs terrain et in fine leur bonne application.
6. Associer les partenaires dans l'analyse des écarts pour mieux tracer et analyser les événements sécurité survenus, en partageant un retour d'expérience commun.
7. Accompagner le changement par des actions managériales en interne à la SNCF et de communication auprès de ses partenaires externes.

Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses (2/2)

Amiante : un programme prioritaire pour la SNCF

L'amiante constitue un risque sanitaire majeur pour les cinq sociétés ferroviaires du Groupe, qui ont adopté une politique commune de prévention du risque d'exposition des salariés.

Cette politique axée sur la réduction du patrimoine amianté et la suppression du risque, est déclinée dans un plan stratégique piloté par la DRASS (direction des Risques, des Audits, de la Sécurité et de la Sûreté) sous l'égide du comité exécutif, qui s'articule autour de trois axes :

- Un schéma directeur pluriannuel de désamiantage des gares et bâtiments exploités.
- Un plan stratégique de démantèlement du matériel radié d'ici 2028.
- L'élimination des pièces amiantées dans les opérations de maintenance.

La maîtrise de ce risque reste toutefois complexe en raison de la diversité du patrimoine historique tertiaire et industriel de l'entreprise, qui requiert des investissements importants.

Outre l'avancement des plans de désamiantage, la gouvernance mise en place vise à informer, sensibiliser et rappeler la nécessité d'une mise en œuvre rigoureuse des mesures de prévention : recherche d'amiante avant intervention, utilisation des moyens de protection, briefing, contrôle du niveau d'empoussièrement, traçabilité des expositions, retours d'expérience, suivi médical ...

Le suivi est assuré par les Présidents des sociétés, avec un focus sur le dimensionnement des stratégies, l'intégration des analyses de risques dans les procédures, et la conformité aux obligations légales, notamment en matière de traçabilité et de suivi médical des expositions.

Risque chimique et autres procédés cancérogènes

La parution du décret n°2024-307 du 4 Avril 2024 a donné lieu à une mise à jour de la cartographie des produits CMR* et autres procédés cancérogènes au sein des sociétés. Le travail se poursuivra en 2025, avec une recherche constante de suppression du risque à la source, en substituant, lorsque cela est possible, des solutions alternatives aux produits CMR (par exemple la créosote...).

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

A l'occasion des Jeux olympiques et paralympiques de 2024, la SNCF a intensifié les mesures de prévention et de traitement des agressions envers ses agents en contact avec les clients, en recourant à une présence humaine renforcée et une utilisation optimisée des technologies de surveillance et d'intervention dans les gares et trains. Les agents ont également bénéficié de formations spécifiques pour gérer les conflits et accompagner les victimes.

Ces mesures expérimentées à grande échelle durant les jeux olympiques, dans le cadre d'une coordination accrue avec les forces de l'ordre, ont pour une bonne part été pérennisées, contribuant à une meilleure protection des agents au quotidien.

Par ailleurs, en juin 2024, la SNCF a lancé une campagne de communication choc pour sensibiliser le public aux violences verbales et physiques subies par ses agents. Cette initiative visait à dénoncer la gravité de ces agressions et à rappeler que les outrages envers les agents sont passibles de sanctions pénales, pouvant aller jusqu'à six mois d'emprisonnement et 7 500 euros d'amende. En 2024, près de 4 000 agents SNCF ont été victimes d'actes de violence (avec plus de 500 arrêts de travail) ; soit une moyenne de 11 par jour, avec une augmentation de 12 % par rapport à 2023.

La loi relative au renforcement de la sûreté dans les transports, adoptée en première lecture par le Sénat le 13 février 2024, contribue directement à améliorer la sécurité des agents en contact avec le public en élargissant les prérogatives des services de sécurité internes des opérateurs de transport, dont la Sûreté ferroviaire. Cette mesure accroît la capacité des agents à prévenir les incidents et à assurer leur propre protection ainsi que celle des voyageurs.

Terrorisme et actes de malveillance

Prévention, dissuasion et intervention

Dans la nuit du 25 au 26 juillet 2024, juste avant l'ouverture des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, plusieurs LGV ont été victimes de sabotages coordonnés. Des incendies ont ciblé les infrastructures ferroviaires, notamment des postes d'aiguillage, sur les lignes Nord, Atlantique et Est. Ces actes ont entraîné d'importantes perturbations, impactant environ 800 000 voyageurs.

En prévision des Jeux olympiques, la Sûreté ferroviaire (SUGE) avait pourtant renforcé ses dispositifs pour prévenir et traiter les risques terroristes et les actes de malveillance. De surcroît, une proposition de loi adoptée en février 2024 actait une extension des prérogatives des agents de la SUGE.

Mais à la suite des sabotages, la SNCF, en collaboration avec le gouvernement, a mis en place plusieurs mesures pérennes pour accroître encore la sécurité du réseau ferroviaire et protéger les voyageurs, les salariés et les prestataires.

Les patrouilles nocturnes ont été intensifiées pour assurer la surveillance des sites stratégiques. La collaboration avec les forces de l'ordre a été renforcée pour assurer une réponse coordonnée aux menaces terroristes et aux actes de malveillance, en partageant des informations et en menant des opérations conjointes. Des formations spécifiques ont également été dispensées aux agents SNCF pour améliorer leur capacité à détecter les comportements suspects et à réagir face aux menaces potentielles.

Enfin, l'investissement de 35 millions d'euros que la SNCF avait consacré à la protection de ses installations sensibles contre les actes de malveillance en prévision des Jeux olympiques, a été reconduit au même niveau en 2024.

Ces investissements s'inscrivent dans une stratégie globale qui prend en compte toutes les formes de menaces et d'atteintes.

Menaces hybrides

Les sabotages de juillet 2024 montrent que les menaces auxquelles doit être préparée la SNCF peuvent prendre des formes hybrides, combinant attaques physiques et cyberattaques, qui peuvent de surcroît être coordonnées pour maximiser leur impact. Pour se prémunir contre de telles menaces, la SNCF a mis en place une organisation et des équipes dédiées à la cybersécurité, visant une protection optimale de ses systèmes d'information, tant conventionnels qu'industriels.

In fine, la stratégie du Groupe vise à assurer la continuité de sa production et à garantir une sécurisation maximale de la circulation des trains et de l'ensemble de ses services.

Atteintes aux personnes

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 près de 3 500 salariés déployés sur l'ensemble du territoire national. En complément, les sociétés du Groupe ont recours à des prestataires spécialisés. L'ensemble de ces missions est toujours réalisé en coopération étroite avec les services de l'État.

Approche systémique de la sûreté

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

Droits humains et libertés fondamentales

Politique droits humains

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque
identifié



Politique droits humains du groupe SNCF

Politique d'engagements sociaux et sociétaux réaffirmés et harmonisés pour toutes les entités du Groupe

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

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

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

Cette politique concerne toutes ses activités, quel que soit le pays où elles s'exercent. Ils recouvrent les principes fondamentaux définis par :

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

Vis-à-vis des salariés

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

- Un environnement de travail sûr et sain pour préserver leur santé et leur sécurité dans 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, incluant la possibilité d'adhérer ou non à 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.
- L'accès à un dispositif d'alertes et de conseils éthiques.



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

En savoir plus : www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/politique-droits-humains-groupe-sncf.pdf

Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales (1/2)

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
DH1 DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL	- La transformation profonde de l'entreprise liée à l'ouverture à la concurrence, dans un monde affecté par des crises récurrentes, peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus. - Harcèlement moral dans le cadre du travail. - Discrimination des personnes dans le cadre du travail (conditions d'emploi, évolution de carrière, etc.).	Évolution rapide des métiers et des organisations liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue pour faire face à la concurrence.	- Dégradations des conditions de travail. - Difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques. - Hausse de l'absentéisme et de l'inaptitude.	- Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation. - Déploiement d'une nouvelle démarche de pré-diagnostic et d'évaluation des RPS pour aider à la priorisation des actions de prévention. - Formation des managers à l'accompagnement des transformations (guides RH...). - Promotion des valeurs du collectif. - Dispositifs de médiation, de conciliation. - Pôle de soutien psychologique disponible 24h/24 et réseau de 600 préventeurs locaux. - Dispositifs de lutte contre le harcèlement moral et les discriminations au travail. - Plateforme d'alerte éthique.
DH2 HARCÈLEMENT SEXUEL & ATTEINTES SEXISTES	- Harcèlement sexuel et atteintes sexistes au travail. - Harcèlement sexuel et atteintes sexistes dans les transports.	- Mobilisation des managers insuffisante au regard des enjeux. - Sensibilisation insuffisante des salariés. - Passivité des victimes et témoins face aux faits. - Politiques RH et dispositions managériales et organisationnelles inadaptées.	- Atteintes à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients. - Inégalités dans l'évolution professionnelle. - Culpabilisation des femmes sur la parentalité. - Dégradation des conditions de travail. - Sentiment d'insécurité dans les transports.	- Application stricte du principe de zéro tolérance au regard du harcèlement sexuel et des atteintes sexistes. - Processus de signalement spécifique et plateforme d'alerte éthique. - Guide d'aide au traitement des signalements de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes. - Campagnes de sensibilisation des salariés et des clients. - E-learning obligatoire pour tous les salariés sur la lutte contre le sexisme et les violences sexuelles. - Deux référents harcèlement sexuel désignés par CSE et dans chaque société du Groupe, formés par la Direction Ethique Groupe. - Ensemble de mesures de protection et de sécurisation mises en œuvre dans les transports publics. - Plateforme d'alerte éthique.

ÉLÉMENTS DE CONTEXTE : suite à une procédure européenne portant sur les conditions dans lesquelles Fret SNCF, déficitaire, a pu poursuivre son activité entre 2007 et 2019, l'entreprise est contrainte de se transformer et d'abandonner une partie de son offre (trains entiers). Cette transformation ne donne lieu à aucun licenciement économique, un accompagnement renforcé des salariés ayant été mis en place dans le cadre de la solidarité du Groupe. En outre, ce processus de restructuration a fait l'objet de concertations avec les organisations syndicales. Celles-ci ont notamment abouti à la signature d'un accord garantissant le maintien du cadre social et des règles applicables pendant trois ans aux salariés transférés dans les deux nouvelles sociétés Hexafret et Technis au 1er janvier 2025.

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
DH3 ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT  <i>Nota : les programmes et plans d'actions relatifs à ce risque sont traités en partie 3 de ce plan</i>	- 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...	- Défaut de mise en œuvre du principe de diligence raisonnable par le groupe SNCF. Exemple : contrôle déficient des agences d'intérim ou prestataires de services lors de la mise à disposition de personnel externe. - Travailleurs non formés ou accrédités intervenant sur des sites du groupe SNCF. - Pratiques de sous-traitance en cascade.	- 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.	- Évaluation des fournisseurs considérés à risques du fait de leur activité et/ou implantation géographique. - Engagement des fournisseurs de rang 1 à respecter et à faire respecter (par leurs co-traitants, sous-traitants et intermédiaires) la charte Relations Fournisseurs & RSE et la Charte éthique du groupe SNCF dans le cadre de l'exécution du contrat. - Contrôle des procédures d'embauche d'intérimaires avec vérification systématique d'identité et âge. - Suivi des règles de cabotage et de détachement par la direction juridique. « Audits sociaux » de fournisseurs sur site et audit interne. - Dispositif d'alerte accessible aux salariés de la chaîne de valeur. - Déclenchement d'enquête éthique si nécessaire à la suite de signalement.
DH4 FUITE DE DONNÉES SENSIBLES	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.	- Faible de protection des systèmes d'information de la SNCF ou de l'un de ses prestataires. - Cyberattaque.	Données clients, salariés ou fournisseurs divulguées ou compromises.	- Accord spécifique portant sur la protection des données lorsqu'il est fait appel à des prestataires pour la gestion de données personnelles (clause contractuelle type, déployée systématiquement). - Études d'impact sur la vie privée des personnes pour les traitements à risques. Mesures s'inscrivant dans la politique de sécurité des systèmes d'informations (PSSI).

Dégradation des conditions de travail

Obligation générale de sécurité

L'article L. 4121-1 du Code du travail impose à l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des salariés. Cela inclut la prévention des risques psychosociaux, le harcèlement moral, les discriminations ou les comportements toxiques.

Les transformations actuelles du Groupe SNCF, associées aux enjeux économiques, humains et éthiques d'un contexte économique et géopolitique difficile, conduisent l'entreprise à accentuer sa vigilance sur les risques psychosociaux (RPS).

Nouvelle démarche de prévention des RPS déployée en 2024

Depuis la réforme de 2020, 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 l'amélioration de la satisfaction des collaborateurs.
- **Une politique de qualité de vie au travail (QVT)** et de prévention des risques psychosociaux (RPS), intitulée « Bien-être et efficacité au travail », validée par toutes les sociétés du Groupe et accompagnée d'un guide « Anticiper les enjeux humains ».
- **Une méthodologie de « bilan socio-économique »** standardisée et déployée dans tous les établissements de la SNCF, pour évaluer les impacts des transformations.

En 2024, une nouvelle démarche RPS, élaborée conjointement par la DRH Groupe, les sociétés et la Direction Sécurité Groupe, est mise en œuvre par les cinq sociétés ferroviaires du Groupe. Partagée avec les organisations syndicales à l'occasion d'instances sociales nationales, elle vise à améliorer la prévention et le traitement des RPS.

S'appuyant sur un pré-diagnostic basé sur les données du baromètre annuel de Qualité de Vie au Travail (QVT) de la SNCF, cette démarche offre des indicateurs avancés des risques RPS et permet un accompagnement adapté aux besoins spécifiques des entités grâce à une meilleure compréhension de leur niveau de risque.

Elle renforce également la professionnalisation des préventeurs et acteurs RH, sensibilise les managers, et améliore la coordination entre les services (Pôle de soutien psychologique, médecine du travail...) ainsi qu'avec les représentants du personnel. Des réunions régulières avec toutes les parties prenantes permettent de suivre et d'évaluer l'efficacité des actions entreprises. Cette approche s'intègre dans une démarche d'amélioration continue, complétant les analyses d'impact nécessaires à toute réorganisation impliquant le facteur humain.

Harcèlement moral et discrimination

Le groupe SNCF adopte une politique stricte pour lutter contre le harcèlement moral et les discriminations au travail, reposant sur la prévention, la sensibilisation et le traitement des situations signalées. Cette approche est intégrée dans ses accords d'entreprise. Des formations sont régulièrement dispensées aux managers et aux collaborateurs pour identifier et prévenir les comportements pouvant conduire au harcèlement moral.

A travers les différents programmes et chartes qui soutiennent sa politique Droits Humains, le Groupe énonce les valeurs et principes de comportement attendus de ses salariés et un dispositif d'alerte leur permet de signaler des situations préoccupantes.

Par ailleurs, un réseau de référents éthique maille le territoire, pour apporter des conseils aux managers, aux acteurs RH et aux salariés, et pour mener, avec impartialité, des enquêtes si nécessaire. Les cas avérés peuvent aboutir à des sanctions disciplinaires envers les auteurs des agissements et à des plans d'actions de remédiation. Ces référents peuvent aussi contribuer à l'accompagnement des victimes.

Cette politique s'inscrit dans une démarche globale de prévention des risques liés aux conditions de travail, avec un accent mis sur l'amélioration du dialogue social et de l'accompagnement des collaborateurs en difficulté.

Harcèlement sexuel et atteintes sexistes

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

Égalité de traitement dans l'accès aux transports

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

Un enjeu de taille

Le bilan annuel 2023 des « atteintes à caractère sexuel et sexiste dans les transports publics » publié en novembre 2024 par le ministère des Transports, montre une augmentation de plus de 15% sur un an. Par ailleurs entre novembre 2023 et novembre 2024, le nombre d'interpellations pour atteintes sexuelles a augmenté de 23,5%. Ces hausses s'expliquent en partie par une meilleure communication sur les violences sexistes et sexuelles auprès du public, suscitant davantage de signalements par les victimes et témoins. Ces constats démontrent que les campagnes de prévention fonctionnent, et favorisent l'écoute et la libération de la parole.

Des campagnes de prévention efficaces

La SNCF et sa filiale Keolis poursuivent activement leurs actions de prévention dans le cadre du plan national de lutte contre le harcèlement sexiste et les violences sexuelles dans les transports en commun, adopté dès 2015. Elles s'appuient sur les obligations de prévention inhérentes au code des transports et sur les pouvoirs d'interpellation et d'injonction conférés aux agents de la Sûreté ferroviaire (art. L2251-1 Code des Transports), qui sont formés sur l'aspect pénal et réglementaire et sur la prise en charge des victimes.

Par ailleurs, des moyens techniques sont mis à disposition des usagers pour donner l'alerte, comme le numéro 3117. Tous les appels et signalements sont centralisés et traités au Poste National de Commandement de la Sûreté Ferroviaire qui déclenche l'intervention d'équipes de la SUGE ou des forces de l'ordre. Les gares et certains trains sont équipés de vidéoprotection. En complément, des « Safe Place » sont proposées dans certaines gares, la descente à la demande se généralise sur les réseaux de bus, et des formations aux situations de harcèlement sont délivrées en ligne sur internet (programme « Stand Up »).

Tolérance zéro face au sexisme au travail

La loi « santé au travail » entrée en vigueur le 1er avril 2022 instaure une nouvelle définition du harcèlement sexuel dans le code du travail, alignée sur celle du code pénal.

En conformité avec ces nouvelles dispositions, la SNCF a actualisé les dispositifs et actions de prévention déjà en place (signalement, référents harcèlement dans toutes les entités, mesures de sensibilisation...) et les sociétés du Groupe ont mis à jour leur règlement intérieur.

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

Quatre axes d'actions déployés en 2024

Un plan d'actions national à l'attention de tous les salariés a été mis en œuvre dans les sociétés ferroviaires du Groupe, avec pour objectif d'accélérer les prises de conscience, de libérer la parole et de promouvoir l'exemplarité des comportements. Ce plan s'articule autour de quatre volets :

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

L'entreprise s'engage par ailleurs à étudier chaque situation dont elle est informée, en protégeant victimes et témoins.

Atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement

Les dispositifs de maîtrise afférents à ce risque sont présentés en partie 3

Stratégie d'achats responsables de la SNCF

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

Si la probabilité d'occurrence des risques liés aux fournisseurs de premier rang demeure faible avec 96% des 15,6 milliards d'euros d'achats de la SNCF effectués auprès de fournisseurs établis en France, les risques liés au travail illégal peuvent toutefois concerner aussi l'Europe et le territoire français, en particulier dans les activités de prestations de main d'œuvre (gardiennage, nettoyage, intérim, chantiers BTP, centres d'appels...). La SNCF exerce une vigilance accrue sur ces secteurs en contrôlant la réalisation des prestations.

À titre d'exemple, les entités de production des sociétés ferroviaires du Groupe vérifient les identités et les qualifications des salariés de prestataires intervenant dans les chantiers sous leur responsabilité. La vigilance autour de ces mesures est en train d'être renforcée dans le cadre du programme « Tous Partenaires en Sécurité » (cf. page 19) et des orientations prioritaires fixées dans le plan de vigilance 2024, dans un contexte de recours important à la sous-traitance.

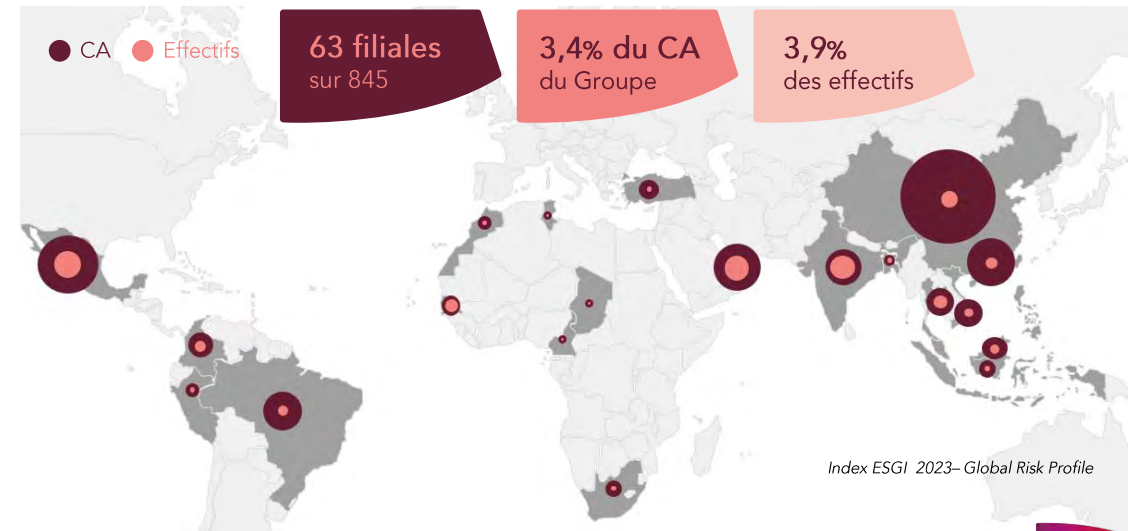
Des audits sur site pour les prestations de main d'œuvre

Depuis 2022, les sociétés du Groupe exercent un contrôle renforcé de l'exécution des marchés de prestations de main d'œuvre en diligentant des audits « sociaux » fournisseurs sur site, en complément des audits qualité / sécurité déjà menés de longue date. Ces démarches s'ancrent progressivement dans les pratiques des directions Achats des sociétés du Groupe.

Depuis 2008, le groupe SNCF développe une stratégie d'achats responsables, fondée sur une politique de respect des droits humains. Dans ce cadre, toutes les sociétés du groupe SNCF (y compris les filiales non soumises au code des marchés publics) exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants une adhésion aux chartes ou codes de conduite éthiques en vigueur sur leur périmètre.

La SNCF s'appuie sur sa Charte Relation Fournisseurs & RSE, qui s'impose à l'ensemble des fournisseurs de la SNCF. La direction des Achats Groupe ainsi que les directions achats d'activités au sein de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF déploient cette charte dans les contrats signés avec leurs fournisseurs. La SNCF, labellisée « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) depuis 2012, a obtenu le renouvellement de ce label fin 2022 sur le périmètre de ses cinq sociétés ferroviaires.

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



Fuites de données sensibles

Sources de menaces hybrides

Les cyberattaques sont devenues omniprésentes, touchant tous les secteurs, des infrastructures critiques aux données personnelles des individus. L'interconnexion croissante des systèmes, combinée à la sophistication des attaques, expose les entreprises, les institutions publiques et les citoyens à des risques accrus, allant du sabotage industriel aux atteintes à la vie privée. Ces menaces, souvent invisibles, reflètent les enjeux géopolitiques, économiques et sociaux actuels, faisant de la cybersécurité une priorité stratégique pour la SNCF.

La SNCF accorde ainsi une importance vitale à la protection de ses systèmes d'information et des données personnelles de ses clients, de ses salariés et de ses partenaires, dans une approche globale de la sécurité.

Du monde virtuel au monde physique

L'atteinte des systèmes d'information du Groupe peut entraîner des conséquences graves sur plusieurs fronts interdépendants :

- La santé et la sécurité des personnes, une cyberattaque des infrastructures critiques pouvant provoquer des dysfonctionnements, sources d'accidents graves.
- L'environnement, avec de potentiels risques de pollutions en cas d'attaque d'un site industriel de production.
- Les droits humains, via l'exposition de données personnelles, compromettant la vie privée et parfois aussi la sécurité des individus.

Approche globale et proactive de la sécurité des SI (SSI)

L'interconnexion de ces risques impose une approche globale et intégrée de la cybersécurité.

Dans la continuité des mesures mises en place pour les Jeux Olympiques et paralympiques de Paris 2024, et dans la perspective de l'entrée en vigueur en 2025 de la directive européenne « NIS 2 » sur la sécurité des réseaux et de l'information (de son nom anglais « Network and Information System Security »), la SNCF poursuit la restructuration de sa stratégie SSI, autour de 3 piliers : la gouvernance, la technologie, l'humain.

La gouvernance de la SSI a été renforcée en 2023 avec la nomination de deux directeurs nationaux de crise systèmes d'information (DNCSI), qui pilotent le dispositif de gestion de crise numérique 24h/24 et 7 jours sur 7 au sein d'un centre opérationnel de cybersécurité rattaché au Centre National des Opérations Ferroviaires (CNOF).

La SNCF s'efforce de protéger efficacement ses infrastructures numériques et les données sensibles contre les cyberattaques et les fuites potentielles, dans une approche structurée autour de 3 objectifs :

1. La détection renforcée des vulnérabilités et des intrusions.
2. La réactivité à bloquer les attaques et à en circonscrire les incidences grâce à une gestion de crise structurée.
3. La résilience de ces systèmes pour permettre une reprise rapide de ses activités.

Protection des données sensibles

En complément des dispositifs techniques de protection, la SNCF s'appuie sur son réseau des DPO (Data Protection Officers) désignés dans chaque société du Groupe, encadré et supervisé par un DPO Groupe au sein de la direction Numérique du Groupe, pour mettre en œuvre des dispositions juridiques et organisationnelles visant à assurer la préservation des données personnelles de ses clients, salariés, prestataires et partenaires, en conformité avec le Règlement Général sur la Protection des Données (RGPD). Cette organisation vise également à protéger les données d'entreprise à caractère confidentiel susceptibles de mettre en jeu les droits humains et la santé et la sécurité des personnes.

Enfin, le déploiement d'actions de sensibilisation et de formation des salariés de toutes les sociétés du Groupe s'est accéléré : modules de e-learning, exercices tests... Ces actions portent à la fois sur les aspects réglementaires relatifs au RGPD, sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien. À fin 2024, 107 000 salariés ont été sensibilisés.

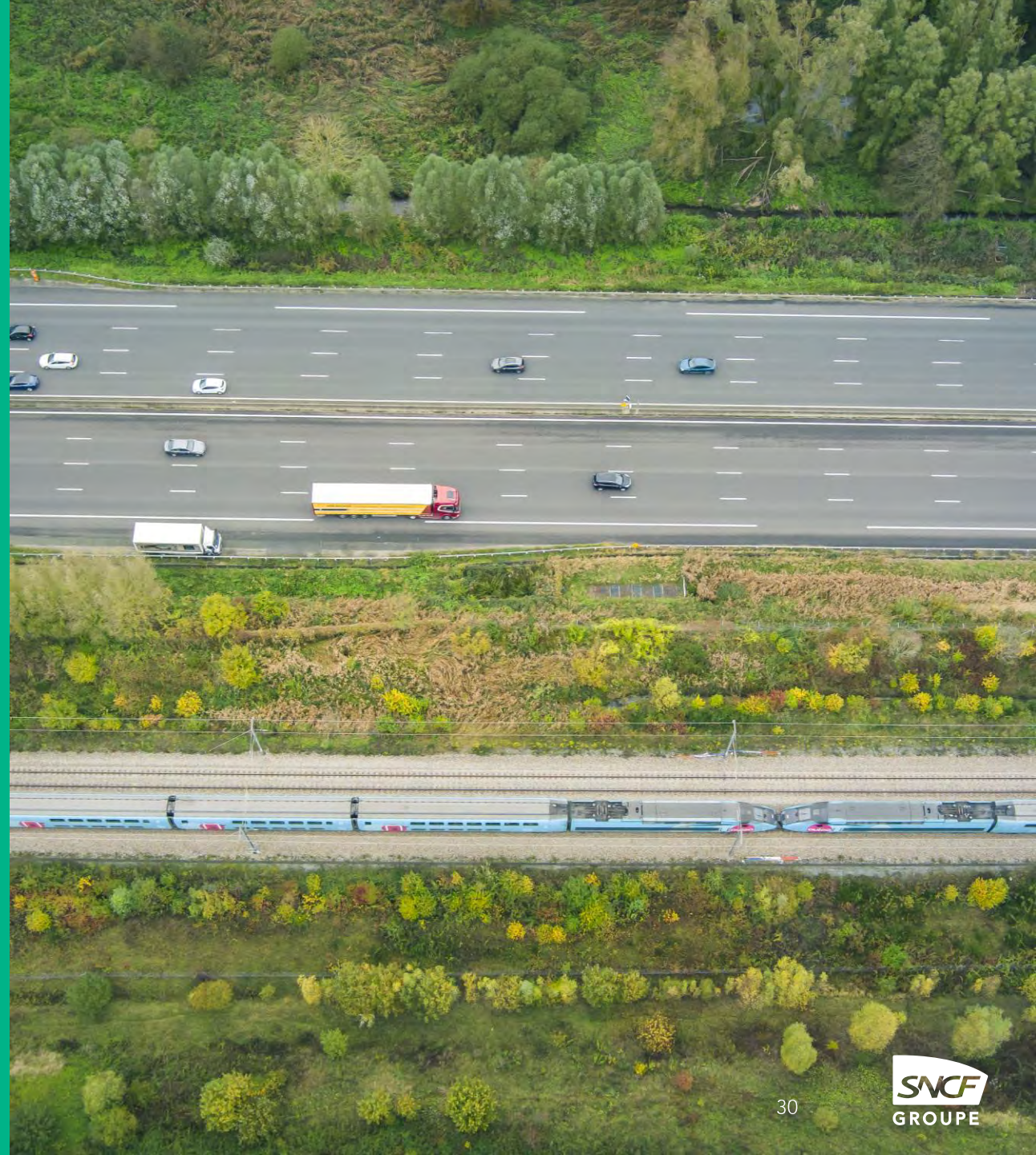


Environnement

Politique environnementale

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié



Politique environnementale

Maîtrise des risques écologiques et climatiques

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

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

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

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

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

Management environnemental Groupe

Pour réduire les risques environnementaux, les rôles et responsabilités au sein des cinq sociétés ferroviaires sont définis dans des textes de prescription internes. Des formations, adaptées aux personnels et métiers ferroviaires sont mises en place, la veille réglementaire est organisée.

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

Quatre sociétés du Groupe, déploient une certification ISO 14001 ou une labellisation du système de management environnemental des Etablissements de leur périmètre :

- **SNCF Voyageurs**, a depuis 2008 une politique de triple certification QSE de 100% de ses sites industriels, incluant la certification ISO14001. À fin 2024, 98% de ces sites sont triple certifiés.
- **SNCF Réseau** vise un objectif de 100% de ses établissements opérationnels couverts par un Système de Management de l'Environnement labellisé ou certifié ISO 14001 à fin 2025 (77% à fin 2024).
- **Keolis** est engagée depuis 2013 dans une certification ISO 14001 et vise un objectif de couverture de 80% de son chiffre d'affaires d'ici 2030 (61,5% à fin 2024).
- **GEODIS** dispose d'une certification ISO 14001 sur 358 sites (soit 38%) à fin 2024.

Dispositifs communs de pilotage -périmètre des cinq sociétés ferroviaires

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

Un système d'information, support du management environnemental, est déployé dans tous les établissements des sociétés SNCF. Il permet d'avoir une vision globale des enjeux, des risques environnementaux et du niveau de conformité de chaque établissement, et de les piloter à l'échelle d'un territoire, d'une activité, ou d'une des sociétés de la SNCF. Il permet également une remontée systématique et une analyse des événements environnementaux.

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV1 REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	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).	- 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 événement exogène entraînant une fuite, un rejet ou un déversement accidentel. - Vétusté des installations de certains sites industriels de maintenance ou d'exploitation.	Pollution grave du milieu naturel due au rejet accidentel ou chronique de substances dangereuses dans l'air, l'eau ou les sols.	- 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 événements environnementaux significatifs et majeurs. - Pôle achats dédié à l'évaluation des clauses contractuelles des marchés de collecte et de traitement des déchets et au suivi de l'exécution des marchés. - Exigence de documents dans le cadre des marchés publics, précisant l'organisation mise en place par les prestataires pour maîtriser les risques d'impacts d'un chantier et répondre à la Notice de Respect de l'Environnement établie par le maître d'ouvrage (Schéma organisationnel d'un plan Assurance Environnement, Schéma d'Organisation et de Gestion des Déchets). - Démarche « chantiers propres, réseau propre » déployée par SNCF Réseau en Ile de France, visant à maîtriser et à limiter les impacts des travaux sur l'environnement (nuisances, bruit, consommation de ressources, déchets, pollutions). - Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des cinq sociétés ferroviaires du Groupe.
ENV2 EPUISEMENT DES RESSOURCES	- Impacts des activités du Groupe sur l'épuisement des ressources, occasionnés par les processus industriels de maintenance des infrastructures et des matériels roulants. - Impacts liés aux ressources et matériaux mobilisés en amont des activités de l'entreprise.	- Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriels (réseaux fuyards). - Vétusté du patrimoine immobilier. - Défauts de mise en œuvre de la politique et des programmes d'économie circulaire adoptés par le Groupe. - Evaluation des fournisseurs défaillante, choix de produits non conformes ou à moindre coût, manque de traçabilité des ressources, pratiques logistiques inefficaces...	- Gaspillage de ressources entraînant une dégradation de l'empreinte écologique des activités. - Maîtrise inefficace des consommations de ressources. - Non-conformité environnementale d'installations de sécurité incendie, ou sanitaires... - Dégradation des écosystèmes, augmentation des émissions de GES, pollutions...	- Application de la politique d'économie circulaire du Groupe adoptée en 2024, dans les activités industrielles, principales consommatrices de ressources. - Plans de sobriété en eau du groupe SNCF depuis 2023. - 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. - Procédures d'évaluation RSE et de sélection des fournisseurs, audits des chaînes d'approvisionnement, optimisation des chaînes logistiques...

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 NON-RESPECT DE LA TRAJECTOIRE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre (CO₂ : -30% pour le transport et -50% pour les bâtiments entre 2015 et 2030).	- Complexité rencontrée dans l'industrialisation des solutions de mobilité bas carbone. - Retard dans la mise en œuvre du décret tertiaire. - Maîtrise insuffisante des consommations d'énergie des bâtiments.	- Contribution accrue au réchauffement climatique. - Non-respect des engagements du Groupe.	- Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Plan de sobriété du Groupe. - Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et des investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire. - Renouvellement des flottes de véhicules routiers à énergies alternatives (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau). - Déploiement des compteurs à bord des trains, écoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs. - Décarbonation de l'électricité consommée (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies renouvelables. Création de la filiale « SNCF Renouvelables ». - Décarbonation des achats (qui représentent 75% des émissions de GES de la SNCF), par l'introduction de critères carbone dans tous les appels d'offres.
ENV4 ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ	Chantiers de travaux de maintenance ou de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire, impactant localement la biodiversité.	- Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets d'infrastructures nouvelles. - Mauvaise gestion des opérations de maîtrise de la végétation le long des voies. - Réglementations antagonistes entre sécurité et biodiversité.	- Altération des continuités écologiques. - Destruction d'habitats d'espèces protégées.	- Contribution à la stratégie nationale biodiversité de la France, à travers notamment, des mesures dédiées aux voies ferrées portant sur l'eau, la végétation et la faune. - 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'un nouveau mode opératoire pour la maîtrise de la végétation, avec l'aval des autorités (ministères de l'environnement et des transports, Office français de la biodiversité). - Sensibilisation des salariés et sous-traitants à l'évolution des pratiques, conciliant sécurité et biodiversité. - Renouvellement des engagements de la SNCF dans « act4nature international » en 2024.

Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux

Gestion des déchets dangereux

La SNCF est soumise aux obligations strictes du Code de l'environnement (art. L541-1 et suivants) en matière de gestion des déchets dangereux. Les secteurs d'activités diversifiés et complémentaires dans lesquels elle opère (transport ferroviaire, maintenance, logistique) génèrent plusieurs types de déchets dangereux :

- Issus de la maintenance des trains et des infrastructures ferroviaires : huiles usées, solvants, peintures, produits chimiques, batteries, déchets électroniques, etc.
- Liés aux infrastructures : traverses de chemin de fer imprégnées de créosote, ballast contaminé, résidus d'entretien des caténaires ou des voies ferrées.
- Générés par les gares : résidus de nettoyage, ampoules contenant du mercure, déchets dangereux issus des espaces commerciaux ou des locaux techniques.

Les obligations légales de la SNCF recouvrent :

- **Le tri et le stockage sur site** : collecte dans des zones dédiées, configurées pour prévenir tout risque de pollution. La conformité de ces installations est régulièrement contrôlée.
- **La traçabilité** : recours à la plateforme numérique du ministère de la Transition écologique « Trackdéchets » pour garantir la traçabilité des déchets dangereux depuis leur production jusqu'à leur traitement final.
- **La gestion par chaque société du Groupe** : en vertu du principe de responsabilité du producteur, chaque société assure la gestion des déchets issus de ses activités.

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

- Des « contrats cadres » avec des prestataires agréés pour traiter les déchets amiantés, les déchets médicaux, les substances chimiques, etc.
- Des conventions avec des éco-organismes* pour gérer la fin de vie des batteries, DEEE (Déchets d'équipements électriques et électroniques), lampes, etc.

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

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

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

Initié en 2007 et prévu jusqu'en 2032, **un programme de 243 millions d'euros est dédié à la rénovation des réseaux humides des sites industriels de la SNCF**. Il cible 65 sites à risques, dont 17 déjà rénovés pour 104 millions d'euros à fin 2024. Les enjeux environnementaux portent sur l'évacuation des eaux industrielles et la qualité de l'eau.

Épuisement des ressources

Politique globale de préservation de l'eau

Avec le changement climatique, les tensions sur la ressource en eau s'intensifient. Les usages de l'eau dans les activités de la SNCF sont variés : nettoyage des rames et des véhicules de service, entretien des voies, des espaces verts, nettoyage des gares et des locaux, eau potable et sanitaire des locaux tertiaires et des gares, sécurité incendie, etc.

Les consommations d'eau de la SNCF représentent environ 0,1 % de la consommation nationale et 3 % de celle du secteur industriel. Consciente des enjeux de préservation de cette ressource, l'entreprise s'est fixée des objectifs ambitieux de réduction de sa consommation, à hauteur de 10 % d'ici 2025, et de 25 % d'ici 2035.

La SNCF agit pour préserver la ressource en quantité et en qualité

- En limitant au strict nécessaire les usages de l'eau pour ses activités de production.
- En maîtrisant les impacts des activités, travaux, ouvrages et installations sur le milieu naturel, tant physiques (écoulements) que chimiques (pollutions).

Actions concrètes

- **Amélioration de la détection des fuites** : déploiement d'outils de télérelève pour mieux surveiller et analyser les consommations, et juguler les fuites plus rapidement. L'équipement de 580 gares est programmé sur la période 2025-2027.
- **Récupération des eaux de pluie** : mise en place de systèmes de collecte pour réutiliser l'eau de pluie, notamment pour le lavage du matériel roulant et l'arrosage des espaces verts.
- **Limitation des usages non essentiels** : réduction du lavage des équipements ou de l'arrosage, en respectant les restrictions locales imposées lors des alertes sécheresse.
- **Sensibilisation des salariés** : promotion de gestes simples d'économie au quotidien.

Politique d'économie circulaire du Groupe

La SNCF est une industrie consommatrice de matières, que ce soit pour l'entretien du réseau ferré, la construction de nouvelles gares ou bâtiments, le renouvellement des matériels roulants et véhicules routiers, ou encore l'équipement de ses salariés (ordinateurs, smartphones, tenues et équipements professionnels...).

Le Groupe ambitionne de produire ses services de mobilité de voyageurs et de marchandises de façon compétitive et durable. Il s'engage activement dans une démarche d'économie circulaire, visant à optimiser l'utilisation des ressources, à réduire son empreinte environnementale et à améliorer sa performance globale.

Pour matérialiser sa démarche, le Groupe s'est doté d'une politique d'économie circulaire signée en janvier 2024 par le PDG et les présidents des sociétés du Groupe, et d'un cadre de référence applicable à toutes ses activités.

Cette politique se concrétise dans six lignes directrices :

- **Systématiser l'écoconception** en agissant sur tout le cycle de vie des matériaux et des projets.
- **Préserver les ressources** par une utilisation sobre et efficace, dimensionnée au juste besoin.
- **Prolonger la durée de vie des équipements** en favorisant la réparation et la maintenance des équipements.
- **Développer le réemploi** en industrialisant des processus de récupération des composants et matériaux issus des infrastructures et équipements en fin de vie pour les rendre à un usage identique.
- **Limiter et mieux gérer les déchets** en maximisant la valorisation matière, par la réutilisation et le recyclage.
- **Sensibiliser et former les salariés** aux pratiques de l'économie circulaire.

Non-respect de la trajectoire d'émissions de GES*

Trajectoire Groupe de réduction d'émissions de GES

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

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

Trois leviers de décarbonation

Pour respecter cette trajectoire, l'entreprise s'appuie sur trois leviers :

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

Renforcé par un plan de sobriété qui a permis, à fin 2023 par rapport à 2022, une baisse de 7% de la consommation d'énergie pour l'ensemble des trains et bâtiments, et complété par des mesures sur le numérique responsable, ce plan d'actions s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone (SNBC Version 2). Il contribue à aider l'État dans sa lutte contre le changement climatique. Le Groupe publie ainsi chaque année des informations sur le respect de ses engagements climatiques en France.

47%

**de réalisation de la trajectoire du
Groupe (scopes 1 et 2 en France)
à fin 2024 / 2015**

La décarbonation de la chaîne d'approvisionnement

Les achats des sociétés ferroviaires du Groupe représentent 75% de ses émissions de gaz à effet de serre (GES), faisant de ce sujet un enjeu stratégique pour la réduction de l'empreinte carbone. Début 2022 la SNCF a défini une politique de décarbonation de ses achats consistant notamment à intégrer des critères de notation liés aux émissions de GES (avec, à partir de 2024, une pondération minimum de 5% en plus des 20% dédiés à la RSE) dans tous ses appels d'offres. Elle collabore ainsi étroitement avec ses fournisseurs pour réduire les émissions de ses principales familles d'achats. Pour soutenir ces démarches, tous les acheteurs sont formés à ces enjeux, et un accompagnement spécifique est proposé à tous les fournisseurs de la SNCF dans le cadre d'un partenariat conclu avec BPI France en 2023.



Atteinte à la biodiversité

Éviter, réduire, compenser

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

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

Stratégie nationale biodiversité

Dans le cadre de la Stratégie nationale biodiversité de la France, actualisée en 2023, la SNCF a engagé trois programmes, qui sont dorénavant inscrits dans la stratégie nationale biodiversité de la France, et qui

concernent les voies ferrées :

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

Des actions concrètes et mesurables pour réduire ses impacts

Pour la maintenance des voies ferrées, et dans quelques rares cas dans les dépendances vertes, SNCF Réseau recourt à des produits phytosanitaires pour des impératifs de sécurité des circulations, du personnel, des voyageurs et des secours et aussi de régularité. Néanmoins, depuis fin 2021, conformément à son engagement, l'entreprise n'utilise plus le glyphosate, remplacé par un produit alternatif constitué à 95% de biocontrôle. En parallèle, SNCF Réseau déploie progressivement des techniques alternatives comme la pose de nattes anti-végétation sous les pistes, ou encore l'ensemencement choisi des voies de services avec un mélange d'espèces végétales adaptées, notamment dans les zones d'interdiction de traitement.

Des modes opératoires renforcés

Parmi les mesures de maîtrise de la végétation mises en œuvre par SNCF Réseau, figure le cadre opérationnel issu du dialogue avec les autorités locales et nationales. Il

précise, par type de travaux, les consignes à respecter pour assurer la meilleure conciliation possible entre la réglementation des espèces et habitats protégés et l'obligation d'entretien et de sécurité du réseau ferré.

Restauration des continuités écologiques des cours d'eau

Dans son programme pluriannuel de restauration des continuités écologiques des cours d'eau (CECE), SNCF Réseau s'appuie sur un diagnostic de 1 644 ouvrages hydrauliques susceptibles d'impacter les cours d'eau classés prioritaires. Sur les 860 ouvrages déjà analysés, 786 sont conformes au regard des continuités écologiques et sédimentaires. Des travaux de mise en conformité ont été réalisés sur 10 d'entre eux et 12 autres sont en cours ou en projet (en études préalables ou en travaux).

La SNCF, réengagée pour 3 ans dans « act4nature international », contribue à la nouvelle stratégie nationale biodiversité de la France.



03.

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

Révision annuelle de la cartographie des risques et évaluation des dispositifs de maîtrise

Actualisation de la cartographie des risques du plan de vigilance

Les risques traités dans le plan de vigilance, sont cartographiés au niveau de chaque société du Groupe et d'une sélection de leurs filiales évaluées à risques au regard des thématiques de la loi française sur le devoir de vigilance.

Chacune des sept sociétés du Groupe est en responsabilité sur l'actualisation annuelle des risques « vigilance » sur son propre périmètre et celui des filiales qu'elle contrôle. Le suivi de ces risques est intégré à l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la direction de l'Audit interne et des risques Groupe.

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

L'identification, l'évaluation et la consolidation de ces risques est établie conformément au référentiel méthodologique des risques majeurs du Groupe (cf. page 9 de ce plan).

Le management des risques liés au devoir de vigilance est susceptible d'être étendu à de nouvelles filiales, en fonction des résultats d'évaluations approfondies établies sur la base de questionnaires ou d'entretiens spécifiques, ou de nouvelles situations de risques qui pourraient être détectées :

- Par les trois lignes de maîtrise : opérationnel, contrôle interne, audit interne ou externe.
- Ou par des signalements émanant de salariés ou de tiers.

Une vingtaine de filiales identifiées à risques sont actuellement suivies dans ce cadre, et l'extension de ce périmètre est amenée à se poursuivre de manière sélective au fil des exercices successifs du plan de vigilance.

Pour plus de détails : voir chapitre sur « La gestion des risques et les dispositifs de contrôle » du Rapport Financier et de Durabilité du Groupe SNCF 2024

Contrôle interne des risques liés au devoir de vigilance

Depuis 2023, un volet spécifique au « devoir de vigilance » est intégré au plan de contrôle interne du Groupe pour s'assurer de l'effectivité et de l'efficacité des dispositifs de maîtrise des risques activés par les sociétés du Groupe et pour leurs filiales faisant l'objet d'un suivi particulier dans le plan de vigilance.

Ce dispositif qui comprend des questions en lien avec les thématiques du devoir de vigilance, permet de mesurer l'amélioration continue du management des risques du devoir de vigilance à l'occasion d'une campagne annuelle conduite par la Direction du Contrôle interne et la Direction RSE Groupe auprès des entités du Groupe.

Un retour d'expérience réalisé a posteriori de chaque campagne, permet d'affiner le dispositif pour le rendre accessible et compréhensible à toutes les entités du Groupe quelle que soit leur localisation géographique dans le monde.

Une analyse des résultats de ces campagnes est présentée au comité de pilotage Groupe « Risques et Compliance » présidé par le Directeur général délégué Stratégie Finances du groupe SNCF, qui peut émettre des recommandations.

Démarche d'audits sociaux complémentaires chez GEODIS

En 2024, le groupe GEODIS a initié une campagne d'audit sociaux de certains de ses sites, incluant les relations fournisseurs. L'objectif est de déployer, dans chaque Région ou Métier où le Groupe est présent, des audits sociaux selon le référentiel SMETA-4P*. Dans chaque Région ou Métier, un à deux sites Geodis seront ainsi audités, ainsi qu'à minima deux fournisseurs et sous-traitants avec lesquels ces sites sont en relation commerciale. A la suite des premiers audits réalisés sur la Région Asie-Pacifique, de nouveaux, prévus en 2025, couvriront les autres Régions et Métiers du Groupe. Les équipes locales des sites audités sont mises en responsabilité sur la réalisation de ces audits et sur le suivi des plans d'actions correctifs établis sur la base des éventuelles non-conformités identifiées.

Le référentiel SMETA 4P (Sedex Members Ethical Trade Audit) décline une méthodologie d'audit visant à évaluer les pratiques des entreprises sur quatre piliers : le travail, la santé et sécurité, l'environnement, et l'éthique des affaires. Il est largement utilisé pour évaluer la conformité dans les chaînes d'approvisionnement.

Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants (1/4)

Maîtrise des risques RSE fournisseurs du groupe

Sa mise en œuvre s'appuie sur quatre piliers :

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

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

Enrichissement de la procédure d'évaluation des tiers

Les principes d'un volet « devoir de vigilance » des évaluations sont définis dans un référentiel commun aux sociétés du Groupe intitulé « Dispositif d'évaluation des Tiers » (hors GEODIS doté de son propre dispositif). Ces principes sont intégrés dans les procédures de chaque société, en complément des critères d'évaluation déjà antérieurement pris en compte par ailleurs (notamment le critère « probité »).

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



71,2%



C'est le volume de dépenses de la SNCF couvert, à fin 2024, par une évaluation de performance RSE Fournisseurs (59,8% fin 2023).

Ces démarches s'appuient sur une plateforme d'évaluation RSE des tiers, exploitée par six des sept sociétés du Groupe ; GEODIS disposant de son propre outil.

Toutes les sociétés du Groupe disposent ainsi d'une procédure d'évaluation des tiers complète validée par leur COMEX, applicable sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et répondant aux exigences de la loi sur le « devoir de vigilance ».

En complément de ces dispositifs, les grilles de contrôle interne et d'audit interne comportent des questions spécifiques au devoir de vigilance. Ces dispositions, mises en œuvre depuis 2023 dans les sept sociétés du Groupe et dans une vingtaine de leurs filiales, ont pour but d'évaluer annuellement la bonne application des procédures d'évaluation des tiers / fournisseurs par ces entités.

Précision :

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

Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants (2/4)

Quatre piliers de l'évaluation RSE des fournisseurs

01 Cartographies des risques RSE des achats

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

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

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

Principales familles d'achats à risques du Groupe



Travaux

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



Énergie

Électricité et combustibles de traction, gaz...

Fournitures et activités industrielles

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



Prestations de main d'œuvre

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



02 Engagement des fournisseurs et prestataires

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

Plusieurs dispositions relatives à la RSE sont prises en considération 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.

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

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

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

Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants (3/4)

Le Groupe encourage les fournisseurs à mettre en place :

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

03 Procédure d'évaluation des tiers

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

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

La SNCF s'est notamment fixé la règle de systématiser la prise en compte de critères RSE à hauteur minimale de 20% de la notation dans le processus d'attribution de ses marchés. En 2024, cette notation a couvert 80,5% des dépenses contractualisées (contre 59,8% en 2023).

L'évaluation repose sur la cartographie des risques et les procédures d'évaluation des tiers en vigueur au sein des sociétés du Groupe, selon les domaines considérés (défaillance financière, dépendance, probité et risques en lien avec le « devoir de vigilance »). Chaque profil impose la mise en place d'actions spécifiques de prévention des risques, décidées selon le niveau de risque détecté, après recours à l'expertise de

la direction conformité ou compliance de l'entité du Groupe concernée. Dans ce cadre :

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

Par ailleurs, certaines catégories de tiers font l'objet d'une vigilance renforcée en matière de corruption. Ce sont :

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

Ces évaluations de probité constituent également un levier non négligeable pour identifier des risques en lien avec le devoir de vigilance, dans la mesure où les pratiques corruptives induisent fréquemment des atteintes à l'environnement, à la santé et à la sécurité des travailleurs, ainsi qu'aux droits humains.

L'évaluation des fournisseurs, prestataires et sous-traitants s'appuie sur des systèmes d'information (SI) tiers, experts du domaine évalué et sur des bases de données propres aux directions des Achats du Groupe. Ces SI transverses au Groupe (hors GEODIS qui dispose de ses propres outils) permettent le partage et la traçabilité de l'ensemble des évaluations et d'en fluidifier la gestion, en s'appuyant sur :

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

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

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

Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants (4/4)

04 Actions de vigilance particulière

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

En cas de non-respect des obligations visées dans la charte ou de tout manquement contractuel, des mesures correctives sont prévues aux marchés. Elles peuvent aller jusqu'à la résiliation du contrat.

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

Enfin, l'avis de la direction de la Compliance peut être sollicité pour lancer des investigations complémentaires, notamment lorsque 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.

Les fournisseurs peuvent alors faire l'objet d'évaluations plus poussées par le biais de questionnaires plus spécifiques et ciblés sur l'effectivité de leurs engagements et de leurs actions en matière de RSE dans le cadre de leurs contrats avec la SNCF.

Politique mesurée mais volontariste d'audits « sociaux » fournisseurs sur sites

À la suite de l'expérimentation d'une série d'audits réalisés en 2022/2023, le Groupe a confirmé sa volonté d'inscrire ces démarches dans une trajectoire d'amélioration continue de la gestion de la relation avec ses prestataires. Ces audits sont en train de s'ancrer progressivement dans les pratiques des sociétés du Groupe, sur la base de principes et de modalités définis, dorénavant inscrites dans les procédures et le cadre contractuel des achats des sept sociétés. Il s'agit :

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

En 2025, conformément aux orientations de travail définies dans le précédent plan de vigilance, un suivi renforcé des conditions opérationnelles de réalisation des prestations de main d'œuvre sur les sites ou les chantiers SNCF, viendra compléter les dispositions d'évaluation et de contrôle existantes, afin de réserver le recours à des audits externes aux problématiques les plus graves ou les plus urgentes.

Ces audits sont réalisés sous couvert de clauses types, généralisées (ou en cours de généralisation) dans les contrats établis par les directions Achats des sociétés du Groupe avec les fournisseurs et prestataires.

Au cours de l'exercice 2024, plus d'une quinzaine d'audits « sociaux » de fournisseurs ont été diligentés par les sociétés du Groupe, dont une dizaine à l'initiative de SNCF Réseau auprès de prestataires de rang 2.



04.

Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements

Dispositif d'alerte groupe accessible aux salariés et aux tiers

Plateforme unique de réception des alertes

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

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

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

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

La plateforme fait l'objet de communications régulières sur les canaux appropriés de l'entreprise.

Dans le cadre des actions du Groupe relatives à la prévention des risques liés à la santé sécurité et aux droits humains des salariés prestataires qui travaillent dans les locaux ou emprises de la SNCF, des campagnes d'information et d'affichage spécifiques sur le dispositif d'alerte seront réalisées en 2025 sur les sites de production.

Accès sécurisé et confidentialité renforcée

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

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

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

Un dispositif multi canal

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

Un « Canal sécurité » complémentaire

Tout salarié de la SNCF peut adresser un signalement concernant la sécurité directement à l'Inspection Générale Sécurité (logée au sein de la Direction Risques Audits Sécurité Sûreté) via un canal dédié de l'intranet SNCF. Ce dispositif interne, mis en place en 2015, en complément des outils et procédures métiers existants, permet de traiter toute alerte sur un risque identifié, recherche d'éléments sur une question de fond ou éclairage sur la réglementation.

Gestion, allocation et reporting des alertes

Procédure d'alerte Groupe

La procédure d'alerte éthique de la SNCF intègre les évolutions législatives et réglementaires récentes. Révisée en 2023, elle explicite les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, mises en place pour accompagner le déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne. La procédure précise notamment les conditions de recevabilité des alertes et de protection renforcée des lanceurs d'alertes.

La procédure est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Keolis et GEODIS se sont chacune dotée sur leur périmètre, d'une procédure spécifique à leurs filiales ou entités contrôlées.

Information et consultation des CSE

En 2023/2024, la procédure d'alerte a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux de la holding et des autres sociétés du Groupe, y compris Keolis et GEODIS. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

Management des alertes

Le groupe SNCF vise à garantir un environnement dans lequel chaque collaborateur ou toute autre partie prenante se sente en sécurité pour signaler tout comportement répréhensible sans crainte de représailles.

Pour le traitement des signalements, la Direction de l'Éthique Groupe (DEG) s'appuie sur un réseau de référents éthiques et de référents alertes désignés au sein de chaque SA.

La direction de l'Éthique Groupe (DEG) assure l'animation de ces réseaux de référents éthiques et de référents alertes. Près d'une centaine de référents, disséminés dans les sociétés du Groupe, assurent ainsi un maillage des entités et des territoires et démultiplient la capacité de traitement des signalements et alertes au plus près du terrain.

La DEG propose par ailleurs à ses référents un partage de ressources documentaires, une boîte à outils, des formations, des sensibilisations, des conférences et organise des réunions d'information régulières à leur attention.

Vision consolidée des alertes aux bornes du Groupe

La DEG rend compte de la globalité des signalements reçus via le dispositif de recueil d'alertes éthiques ouvert aux salariés et aux tiers dans son bilan annuel, publié sur le site corporate SNCF. Elle s'appuie pour ce faire sur les données de la plateforme, et sur un reporting des alertes remonté à la DEG par chaque société.



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

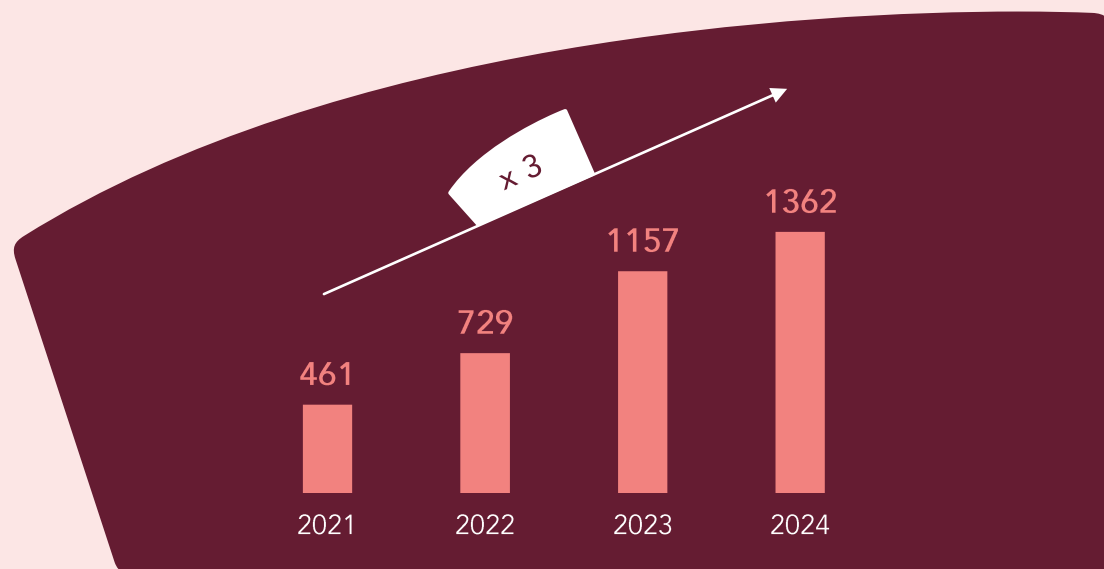
La direction de l'Éthique Groupe présente une fois par an un bilan consolidé des alertes de l'exercice précédent auprès :

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

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

Evolutions des signalements

Le nombre d'alertes reçues ne cesse d'augmenter, témoignant à la fois de la meilleure connaissance du dispositif par les salariés et de la confiance croissante qu'ils lui accordent



Le bilan consolidé des alertes 2024 aux bornes du Groupe sera publié dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe, accessible sur le site corporate sncf.com.

Connaissance du dispositif d'alerte en progression continue*



80%  (+16 pts par rapport à 2023)
des salariés connaissent le dispositif d'alerte éthique du Groupe.

Parmi eux, 83% ont confiance dans ce dispositif.

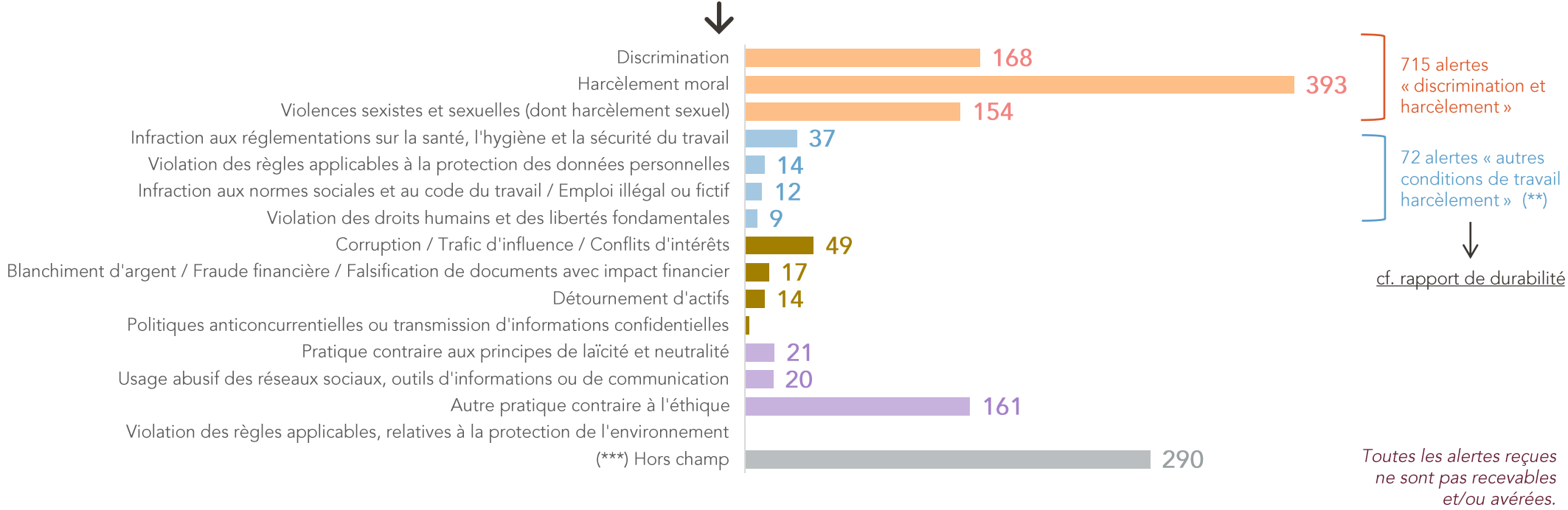
Confiance dans le traitement des sujets de discrimination*



87%  (+3 pt. par rapport à 2023)
des salariés ont le sentiment qu'un signalement lié à une discrimination serait pris en considération par le Groupe.

Répartition des alertes reçues par catégorie

Estimation (*) 1 362 alertes Groupe reçues en 2024 via le dispositif d'alerte interne...



(*) : Au regard des délais de publication du rapport financier et de durabilité, des retraitements sont encore en cours (suppression des derniers doublons représentant moins de 5% des signalements de l'année 2024 (exemple : alerte déposée via plusieurs canaux simultanément). Les données définitives seront publiées dans le bilan de la direction Ethique Groupe sur le site [sncf.com](https://www.sncf.com) en avril 2025.

(**) : Signalements en lien avec les conditions de travail, l'égalité de traitement et autres droits liés au travail reçus via le dispositif d'alerte éthique, qui n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (Demande de Concertation Immédiate –DCI ; droit d'alerte CSE, etc.).

(***) : Hors champ de l'éthique : majoritairement conflits interpersonnels, rémunérations, notations...

A NOTER :

- Agissements sexuels et sexistes : dans le contexte de libération de la parole, le nombre de signalements sur le sujet représente plus d'une alerte sur 10 (taux stable par rapport à 2023).
- Pour le périmètre ferroviaire depuis 2021, 116 conseils de discipline ont été organisés , à l'issue desquels 57 radiations ou licenciements ont été prononcés.



05.

Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité

Dialogue avec les organisations syndicales et les instances de représentation du personnel

Dialogue avec les organisations syndicales

Les travaux de mise en œuvre du plan de vigilance menés avec la contribution des sociétés du Groupe, font l'objet chaque année d'une série d'échanges avec les organisations syndicales représentatives du Groupe et les représentants du personnel.

Ces échanges qui s'inscrivent dans le cadre de plusieurs instances, ancrent le devoir de vigilance et la responsabilité sociale dans le dialogue social de l'entreprise et participent de la performance du Groupe.

Au niveau de la SNCF, des réunions bilatérales sont ainsi organisées par la direction des Ressources humaines de la SNCF.

Par ailleurs, le plan de vigilance fait l'objet d'une présentation dans des réunions plénières des trois instances représentatives du Groupe SNCF :

- Comité de Groupe
- Comité d'Entreprise Européen (CEE)
- Instance Commune

ainsi que dans les CEE des sociétés Keolis et GEODIS.

Ces rencontres, organisées conjointement par la direction RSE Groupe et la direction de l'Éthique Groupe sous l'égide de la DRH permettent aux organisations syndicales et aux représentants du personnel de partager leur vision opérationnelle des risques, qui vient enrichir de manière substantielle les travaux du plan de vigilance.

Au-delà de ces instances, le principe d'un dialogue en continu ouvert par l'entreprise en 2024 permet une meilleure réactivité face aux risques.

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

Instances de dialogue social sur la santé et la sécurité au travail (SST)

Au sein du groupe ferroviaire, les instances ayant des attributions relatives à la santé et la sécurité au travail jouent un rôle prépondérant dans la protection et l'amélioration des conditions de travail. Ces instances permettent l'information et la concertation des acteurs de l'entreprise sur la prévention des risques professionnels et l'amélioration des conditions de travail. Elles sont organisées à différents niveaux (établissement, région, national) et impliquent les représentants du personnel, les membres de la direction et des experts en santé et sécurité.

INSTANCES DE DIALOGUE SST

	Fréquence	Niveau
Commission de Proximité	Trimestriel	Etablissement
Comité Social et Économique (CSE)	Mensuelle	Direction
Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT)	Trimestrielle	
Comité Social et Économique Central (CSEC)	Trimestrielle	National
Observatoire de la Santé et de la Sécurité au Travail (OSST)	Annuelle	



CEE du Groupe :
37 syndicats de 18 pays
d'Europe représentés

Dialogue avec les parties prenantes externes

Vie et économie des territoires

L'ensemble des sociétés du Groupe, et en particulier SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, ainsi que les filiales de Keolis organisent, tant au niveau local, régional que national, le dialogue avec les représentants de leurs usagers, les collectivités locales et territoriales, les autorités organisatrices de mobilité, les associations...

Au-delà des échanges sur la qualité de service, les travaux ou les projets, les thématiques liées à la Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) prennent une place croissante dans les interactions entre la SNCF et ses parties prenantes territoriales.

La sécurité des infrastructures et des usagers, la réduction de l'impact environnemental, l'inclusion sociale et l'accessibilité, le développement des territoires, la promotion de la mobilité durable, la transition énergétique, la préservation de la biodiversité et la gestion responsable des ressources naturelles figurent parmi les enjeux qui mobilisent l'attention de toutes les composantes de la société.

Ces discussions prennent place dans des comités de lignes ou des réunions publiques avec les associations d'usagers, dans des commissions spécialisées avec les Autorités Organisatrices de la Mobilité, ou encore dans des instances de concertation sur les projets d'aménagement.

Fournisseurs et prestataires

Le dialogue régulier et constructif que les sociétés du groupe SNCF entretiennent avec leurs fournisseurs et

sous-traitants sont l'occasion de multiples interactions : comités de suivi contractuels, réunions de coordination, audits de performance, formations à la sécurité, forums professionnels et rencontres annuelles des partenaires. Au-delà des enjeux purement économiques, la SNCF a à cœur d'encourager la coopération et d'accompagner ses fournisseurs dans l'amélioration continue de leurs performances, au service de la RSE et en premier lieu de la sécurité des personnels.

Comité des parties prenantes (CPP)

Comité consultatif présidé par le PDG du Groupe, le CPP permet de renforcer le dialogue entre la SNCF et une quinzaine de membres représentatifs de la société française pour mieux répondre à leurs préoccupations. A l'occasion de consultations qui ont lieu deux fois par an, les échanges avec le CPP sur les enjeux stratégiques prioritaires pour l'entreprise tels que la sécurité, la qualité de service, la responsabilité sociale et environnementale, la performance extra-financière, l'aménagement et la cohésion des territoires ou encore l'évolution des mobilités, permettent de nourrir la stratégie RSE de la SNCF. Les travaux et recommandations du CPP alimentent le conseil d'administration. Les sociétés SNCF Réseau et Keolis animent à leur niveau leur propre comité des parties prenantes.



Représentants de l'État

La SNCF, en tant qu'entreprise publique, interagit étroitement avec les représentants de l'État actionnaire au sein de son conseil d'administration. Les représentants de l'État jouent un rôle clé dans la définition et la validation des orientations de la stratégie de l'entreprise, notamment en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) et de devoir de vigilance.

Ancrage du devoir de vigilance dans les activités du Groupe

Trajectoires de progrès

Les travaux menés depuis 2022 dans le cadre du plan de vigilance visent à fédérer et à structurer les processus et pratiques existants autour des enjeux spécifiques définis par la loi. L'objectif central est d'intégrer pleinement la gestion des risques liés au devoir de vigilance dans les processus décisionnels et opérationnels de l'entreprise afin de garantir une supervision efficace des mesures de diligence raisonnable destinées à prévenir et atténuer ces risques.

Il s'agit ainsi d'ancrer de manière systématique les thématiques de la loi — droits humains, santé et sécurité des personnes, et protection de l'environnement — dans toutes les activités de l'entreprise, y compris au travers de ses chaînes d'approvisionnement.

Alignement stratégique et dynamique collective

En conséquence, la définition des objectifs, le suivi des actions et des résultats relatifs au devoir de vigilance reposent sur les pratiques des fonctions de l'entreprise (achats, production, logistique, sécurité, éthique, RSE, etc.). Ces pratiques s'appuient sur des corpus d'indicateurs déjà définis et spécifiques pour suivre la performance des activités. Dans le plan de vigilance, il s'agit donc avant tout de répondre aux exigences posées par la loi, en s'appuyant sur les outils existants dans une approche dynamique et évolutive.

Corpus d'indicateurs resserré

Pour ces raisons, de nouveaux indicateurs en nombre plus réduit ont été sélectionnés pour le plan de vigilance, afin de refléter davantage les diligences raisonnables effectuées par le groupe SNCF dans l'exercice de son devoir de vigilance.

Le plan de vigilance 2025 présente ainsi un dispositif de suivi resserré autour d'un indicateur pour chacun des 13 risques identifiés, sélectionnés parmi ceux déjà utilisés à différents niveaux dans l'entreprise, et toujours adossés à un objectif.

Ces indicateurs, présentés dans le tableau de bord ci-après, visent à traduire de manière plus concrète l'obligation de moyens inhérente à la loi de 2017.

Ce faisant, l'entreprise évite la redondance des outils, renforce l'efficacité opérationnelle et garantit que le devoir de vigilance s'intègre pleinement à la culture et aux pratiques courantes.

Les six leviers de conformité vis-à-vis du devoir de vigilance

- 1 Intégrer les risques liés au devoir de vigilance dans le management des risques majeurs des sociétés du Groupe.
- 2 Compléter le dispositif spécifique de contrôle pour les filiales les plus à risques.
- 3 Réaliser des audits sociaux fournisseurs au niveau de chaque société du Groupe.
- 4 Renforcer le suivi opérationnel des prestations de main d'œuvre.
- 5 S'appuyer sur les instances de dialogue existantes aux niveaux national, territorial et local pour continuer à structurer les relations avec les parties prenantes.
- 6 Exploiter le dispositif d'alerte éthique comme mécanisme d'alerte au titre de la loi sur devoir de vigilance.

Tableau de bord du plan de vigilance (1/2)

Risques de la cartographie		Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
Sociétés ferroviaires du Groupe	SSP1 EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	Production d'un plan d'adaptation au changement climatique pour chacune des sociétés du Groupe	À fin 2024, toutes les sociétés du Groupe ont réalisé des études de vulnérabilité de leurs actifs et activités en France et à l'international avec une première ébauche de plan d'action	Production en 2025 des plans d'adaptation au changement climatique pour chacune des sociétés du Groupe
	SSP2 ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	Nb. de morts et de blessés graves de voyageurs par milliards de voyageurs.km et par millions de trains de voyageurs.km	0,043.10 ⁻⁹ en 2022	VNR* : 0,11.10 ⁻⁹
	SSP3 ACCIDENT DE PERSONNES DANS LES EMPRISES OU DANS LES TRANSPORTS	Nb. de morts et de blessés graves parmi les usagers des passages à niveau, par millions de trains.km	32,89.10 ⁻⁹ en 2022	VNR : 78,7.10 ⁻⁹
		Nb. de morts et de blessés graves parmi les personnes non autorisées dans les emprises ferroviaires, par millions de trains.km	92,35.10 ⁻⁹ en 2022	VNR : 67,16. 10 ⁻⁹
	SSP4 ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS OU PRESTATAIRES À DES SUBSTANCES DANGEREUSES	Taux de fréquence des accidents du travail	TF 12 mois glissants s'établit à 13,6 en 2024	Taux de fréquence de 11 à horizon 2026
	SSP5 TERRORISME OU ACTE DE MALVEILLANCE	Nb. d'agents engagés dans la démarche managériale « Agissons Sûreté », qui vise à promouvoir les meilleurs comportements (dans leur périmètre de responsabilité) pour prévenir et éviter tout acte terroriste, ou pour en limiter les conséquences	4 100 managers engagés dans la démarche à fin nov. 2024	5 000 managers engagés dans la démarche à fin 2025

* **VNR** : valeurs nationales de référence définies par la Commission européenne afin de quantifier les performances attendues en matière de sécurité des systèmes ferroviaires des États membres. La décision 2009/460/CE définit « la VNR comme une mesure de référence indiquant pour l'État membre concerné le niveau maximal acceptable pour une catégorie de risque ferroviaire ». Les résultats sont publiés dans le « Rapport annuel de sécurité » de SNCF Réseau avec un décalage de 2 ans.

Tableau de bord du plan de vigilance (2/2)

Risques de la cartographie	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
DH1 DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL	Indicateur de QVT résultant d'un baromètre annuel interne, regroupant les réponses positives à 5 questions portant sur les conditions de travail	Note SNCF : 77 Benchmark : 74	Maintien durable de la note au-dessus du benchmark auprès de salariés de grandes entreprises françaises
DH2 HARCÈLEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES	Formation obligatoire de tous les salariés et de tous les comités de direction des sociétés ferroviaires du Groupe	Salariés : 74% Codir : 92,4%	100% des salariés 100% des Codir
DH3 ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHÂÎNES D'APPROVISIONNEMENT	Nouvelles entités engagées dans la gestion des risques liés au devoir de vigilance, ou nouveaux dispositifs de maîtrise mis en place pour atténuer et prévenir les conséquences de ces risques	Nouvelles filiales de Rail Logistics Europe intégrées à la campagne annuelle de contrôle interne « devoir de vigilance » Démarche d'audits sociaux de plusieurs filiales de GEODIS à l'international Nouveau process de management des audits sociaux fournisseurs par les Achats de SNCF Réseau	Renforcer l'ancrage du devoir de vigilance dans les activités du Groupe en s'appuyant sur ses six leviers spécifiques et pérennes (cf. page 54), en ajoutant chaque année de nouvelles entités et métiers à la gestion des risques associés
DH4 FUITE DE DONNÉES SENSIBLES	Pourcentage de salariés ayant suivi la formation obligatoire sur les cyber-réflexes	85,4% à fin 2024	100%
ENV1 REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	Pourcentage de sites industriels de la SNCF triple certifiés ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001	98% à fin 2024	Maintien de la triple certification de 100% des sites industriels (périmètre Groupe SNCF)
ENV2 ÉPUISEMENT DES RESSOURCES NATURELLES	Déclinaison de la politique économie circulaire Groupe signée par les présidents des 7 sociétés en janvier 2024	11% de déchets non recyclés à fin 2024	Zéro déchet non valorisé à horizon 2030 pour les produits et matières valorisables
ENV3 NON-RESPECT DE LA TRAJECTOIRE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	Pourcentage de réalisation de la trajectoire à la fin de l'exercice écoulé par rapport à l'année de référence 2015	47% à fin 2024	- 30% de GES émis par les activités de transport - 50% de GES émis par les bâtiments à horizon 2030
ENV4 ATTEINTE A LA BIODIVERSITÉ	Chaque société du Groupe évalue ses impacts sur la biodiversité, dans l'objectif d'agir sur sa chaîne de valeur pour réduire les pressions directes liées à ses opérations.	SNCF Réseau - Programme pluriannuel de restauration des continuités écologiques des cours d'eau : sur 1 644 ouvrages hydrauliques identifiés comme pouvant impacter les cours d'eau classés, 860 analysés, 786 conformes, 10 mis en conformité, 12 en projet.	Elaboration d'une stratégie biodiversité par SA sur la base des engagements Act4nature International signés en 2024



retrouvez-nous sur
www.sncf.com



Contact

engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr

Crédits photos

Page 1 : Yann Audic – Page 2 : Agence Publicis Conseil – Pages 4, 13, 23, 39 : Sébastien Godefroy – Page 8 : Guillaume Blanchon – Page 37 : Creads – Page 45 : Shutterstock – Page 50 : Maxime Huriez

