



Rapport Financier et de Durabilité 2024 du Groupe SNCF

Rapport Financier Annuel 2024 du Groupe SNCF

Le rapport financier annuel 2024 du Groupe SNCF en version pdf est une reproduction de la version officielle du rapport financier annuel 2024 du Groupe SNCF en version xHtml déposée auprès de l'AMF le 12 mars 2025 et est disponible sur le site internet [Nos publications financières | Groupe SNCF](#).

Les rapports des commissaires aux comptes sur la certification des informations en matière de durabilité, sur les comptes consolidés et sur les comptes annuels portent sur les comptes arrêtés par le Conseil d'administration en date du 27 février 2025 tels qu'ils sont présentés dans la version officielle du rapport financier annuel 2024 du Groupe SNCF, et non sur leur reproduction dans le présent document.



© Matthieu Raffard



Édito

« Le groupe SNCF est bénéficiaire pour la 4^{ème} année consécutive. Notre stratégie, la même engagée depuis 2019, témoigne de notre résilience face aux crises et de la robustesse de nos activités en France ou à l'international avec GEODIS et KEOLIS en particulier. Ces résultats sont dans la continuité de la trajectoire suivie depuis 2021, après la sortie de la crise sanitaire : le Groupe, bien positionné sur ses marchés grâce à sa stratégie de diversification, génère une croissance profitable tout en stabilisant son niveau d'endettement. Ces résultats lui permettent de financer massivement les investissements ferroviaires français et, plus largement, de contribuer à la décarbonation du secteur des transports.

L'appétence des Français pour le train se confirme. Entre 2019 et 2024, nous avons transporté près de 15% de voyageurs en plus dans les TGV et 30% dans les TER. Aux côtés de l'État et des collectivités, nous allons augmenter nos investissements en 2025 pour acheter des nouveaux TGV et accroître notre effort de rénovation du réseau ferré. Ce sont près de 11 Mds d'euros qui vont bénéficier aux entreprises sur tout le territoire, confortant 265 000 emplois indirects. Les travaux d'aujourd'hui permettront la qualité de service de demain.

Pour accompagner notre développement, nous avons encore recruté 18 500 personnes en CDI en 2024, ce qui place le groupe SNCF comme le principal recruteur en France. Je tiens aussi à saluer l'engagement de tous les salariés qui travaillent chaque jour et chaque nuit au service des Français. Ils ont particulièrement contribué à la réussite des Jeux de Paris 2024. Je suis fier que le groupe SNCF apporte la preuve chaque jour de son utilité pour la bonne marche du pays, en agissant pour une société en mouvement, solidaire et durable ».

Jean-Pierre Farandou

Président du Groupe SNCF

Attestation des responsables du rapport financier et de durabilité du Groupe SNCF

LA PLAINE SAINT-DENIS, LE 27 FEVRIER 2025,

Nous attestons, à notre connaissance, que les comptes consolidés annuels au 31 décembre 2024 sont établis conformément au corps de normes comptables applicable et donnent une image fidèle et honnête des éléments d'actif et de passif, de la situation financière et des profits et pertes de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport de gestion du groupe présente un tableau fidèle de l'évolution et des résultats de l'entreprise et de la situation de l'émetteur et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, ainsi qu'une description des principaux risques et incertitudes auxquels nous sommes confrontés et qu'il a été établi conformément aux normes d'information en matière de durabilité applicables.



© Matthieu Raffard

Jean-Pierre Farandou
Président du Groupe SNCF



© Matthieu Raffard

Laurent Trévisani
Directeur Général Délégué Stratégie et Finances de SNCF

01 – RAPPORT DE GESTION DU GROUPE SNCF	5
Groupe SNCF en 2024	7
Activités et résultats financiers	23
Gestion des risques et les dispositifs de contrôle	40
Rapport de durabilité	50
Rapport de certification du rapport de durabilité	265
Plan de vigilance	266
Contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable, financière et de durabilité	296
02 – RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	300
03 – COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS DU GROUPE SNCF	314
04 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS	403
05 – RAPPORT DE GESTION SA SNCF	404
06 – COMPTES ANNUELS SA SNCF	416
07 – RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES ANNUELS SA SNCF	444

31 DÉCEMBRE 2024

01

RAPPORT DE GESTION DU GROUPE SNCF

LE GROUPE SNCF EN 2024	7	PLAN DE VIGILANCE	266
1. PROFIL DU GROUPE SNCF	7	1. INTRODUCTION	266
2. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2024	17	2. PRINCIPES DU MANAGEMENT DES RISQUES LIES AU DEVOIR DE VIGILANCE	267
3. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2024	20	3. CARTOGRAPHIE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES	268
4. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES	21	4. NOUVEAUX RISQUES LIÉS À L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE	269
5. ÉVÈNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE	22	5. PROCÉDURES D'ÉVALUATION RÉGULIÈRE DE LA SITUATION DES FILIALES, DES SOUS-TRAITANTS ET FOURNISSEURS AU REGARD DES RISQUES	286
ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS	23	6. DISPOSITIF D'ALERTE GROUPE ACCESSIBLE AUX SALAIRES ET AUX TIERS	289
1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE	23	7. SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LEUR EFFICACITÉ	291
2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS	26	LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE, FINANCIÈRE ET DE DURABILITÉ	296
3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET	37	1. DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE	296
4. PRISES DE PARTICIPATION	38	2. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ÉLABORATION DES INFORMATIONS DE DURABILITÉ	296
5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES	38	3. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE	297
6. VOLET SOCIAL	39	4. COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES, FINANCIÈRES ET DE DURABILITÉ	299
LA GESTION DES RISQUES ET LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE	40		
1. LE MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF	40		
2. LE CONTRÔLE INTERNE	47		
3. LES DIRECTIONS DE L'AUDIT INTERNE DU GROUPE	48		
4. LES ASSURANCES	49		
5. LES CONTRÔLES INSTITUTIONNELS	49		
RAPPORT DE DURABILITÉ	50		
1. INFORMATIONS GÉNÉRALES - ESRS 2	53		
2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES	109		
3. INFORMATIONS SOCIALES	170		
4. INFORMATIONS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE	238		
5. ANNEXES	251		
RAPPORT DE CERTIFICATION DU RAPPORT DE DURABILITÉ	265		

LE GROUPE SNCF EN 2024

1. PROFIL DU GROUPE SNCF

1.1 RAISON D'ÊTRE

SNCF, UN LEADER MONDIAL DE LA MOBILITÉ DURABLE.

SNCF, 4 lettres pour une entreprise qui depuis 80 ans, accompagne la vie quotidienne de ses clients. Parfois critiquée mais toujours présente, SNCF est un patrimoine partagé avec l'ensemble des Français qui ont tous une histoire de train, une histoire en commun avec nous.

Pour autant, SNCF ne s'enferme pas dans son passé. Car si le train est le premier mode historique de transport sur longue distance, il est surtout un mode d'avenir, aux atouts évidents. Le ferroviaire est intégrateur du territoire et contribue à l'égalité des chances. Il propose le mode de déplacement le plus efficace sur un plan énergétique, garant de sobriété. Il minimise la consommation d'espace et les nuisances. Il est objet de prestige, vitrine du savoir-faire français et de son expertise technique sur la grande vitesse et le transport massifié, le fret ferroviaire et la gestion des infrastructures, les grandes dessertes européennes et les métros automatiques en France ou à l'autre bout du monde.

Surtout, SNCF est un groupe pétri de la fierté de ses 290 000 salariés, qui ont à cœur de proposer l'offre de transport la plus juste, sociale et écologique. C'est grâce à eux, au quotidien, que le Groupe peut réaffirmer son souhait de construire un monde meilleur et d'agir pour une société en mouvement, solidaire et durable.

Notre raison d'être

« Le Groupe SNCF a pour mission de contribuer à la vitalité de la société et de ses territoires. Nous offrons des services de transport indispensables au dynamisme économique et au lien social, indispensables au développement des territoires comme au bien-être de leurs habitants au quotidien, indispensables enfin pour réussir la transition écologique.

La mission de service public dont la SNCF a été chargée à sa création en 1938 perdure aujourd'hui dans l'engagement des femmes et des hommes de l'entreprise, au service de l'intérêt général. Garants de la sécurité,

nous imaginons et mettons en œuvre pour nos clients, avec professionnalisme et sens du collectif, des solutions de mobilité et de logistique du 21^e siècle, innovantes et centrales pour la décarbonation des transports.

La performance et l'intégration de l'ensemble de nos métiers autour du ferroviaire visent à optimiser le coût et l'impact global des transports pour les clients, les contribuables et les citoyens. Nos infrastructures et nos services, qui s'inscrivent dans le temps long, constituent un bien commun pour relever les défis sociaux, écologiques et économiques, et ainsi agir pour une société en mouvement, solidaire et durable. »

Nos 8 engagements

- Répondre aux nouveaux rythmes de vie et à l'évolution des modes de consommation et de production, en facilitant la combinaison des modes de transport.
- S'engager au quotidien pour améliorer les fondamentaux de la qualité de service, en y associant l'ensemble de nos clients, fournisseurs et partenaires.
- Investir dans les métiers et les compétences d'avenir pour faciliter l'insertion professionnelle, l'ascenseur social et les parcours de reconversion.
- Garantir la soutenabilité économique de nos activités, dans l'intérêt du système ferroviaire et de sa performance globale.
- Contribuer au dynamisme économique et social des territoires par nos décisions industrielles et le choix de nos fournisseurs.
- Renforcer notre rôle de catalyseur dans la transition écologique, au bénéfice de la décarbonation des transports et de la santé environnementale.
- Renforcer la confiance que nous inspirons à nos salariés, nos clients et nos partenaires, en plaçant la sécurité et le sentiment de sécurité au cœur de nos décisions.
- Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au niveau local, régional et national

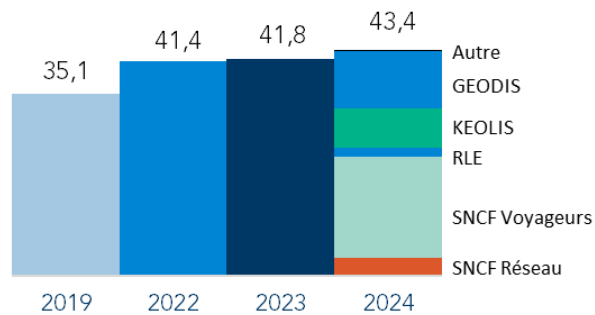
Les chiffres clefs du Groupe SNCF



1.2 NOTRE PERFORMANCE FINANCIÈRE

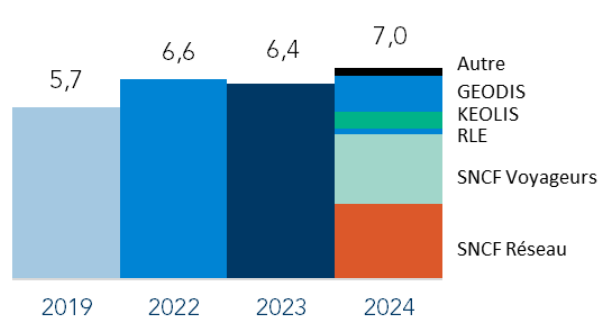
Chiffre d'affaires

En Md€



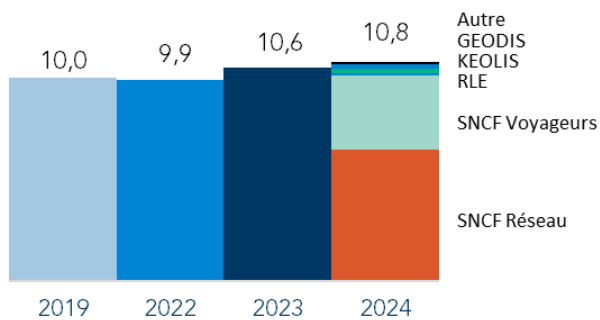
EBITDA

En Md€



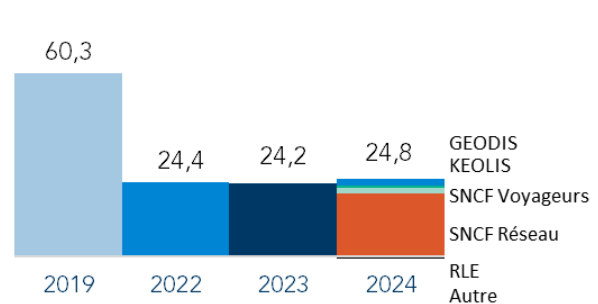
Investissements tous financements

En Md€



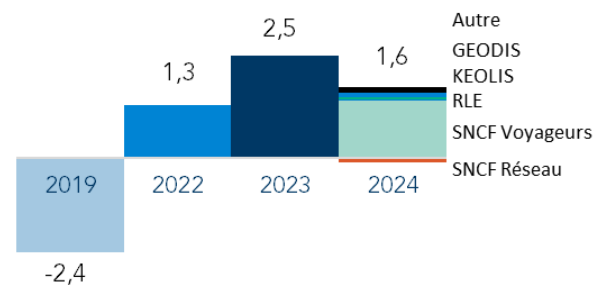
Endettement financier net

En Md€



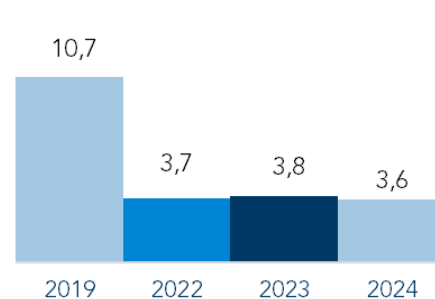
Cash-flow libre

En Md€

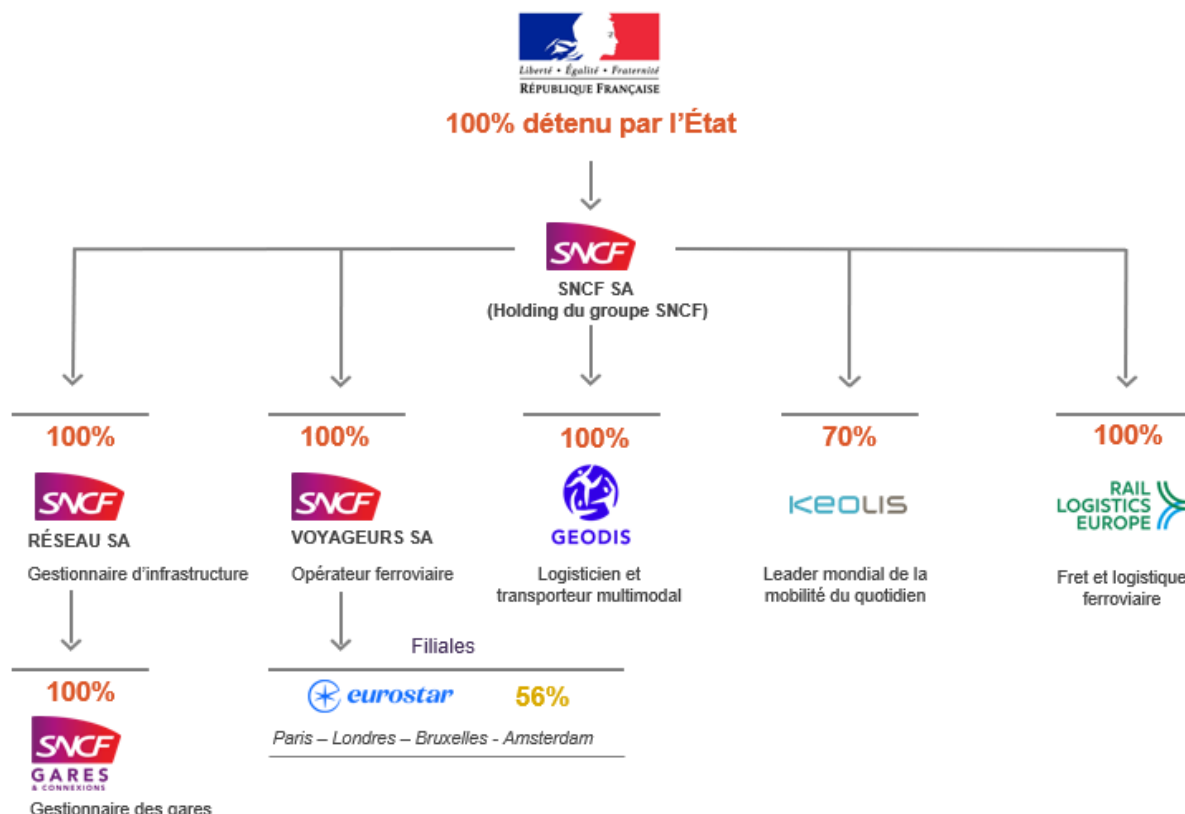


Endettement financier net / EBITDA

En x



1.3 NOTRE ORGANISATION



Les traits saillants de notre organisation :

- L'entreprise de tête, SNCF SA est détenue à 100% par l'État Français, sans capacité d'ouverture du capital.
- SNCF Réseau et SNCF Voyageurs sont des sociétés anonymes, détenues à 100% par la maison mère SNCF SA.
- Au moment de la réforme ferroviaire de 2020, l'entité SNCF Gares & Connexions a été rattachée au périmètre de SNCF Réseau.
- Sur le périmètre ferroviaire, le groupe SNCF est une entreprise intégrée, regroupant à la fois les activités de transport de passagers et de marchandises et les activités de gestion d'infrastructure ferroviaire.

Bien qu'intégrés dans le périmètre du groupe, les services des sociétés SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, en tant que gestionnaires d'infrastructure (tarification, accès à l'infrastructure du réseau ferré et aux gares), bénéficient de conditions qui leur assurent l'indépendance de leurs missions vis-à-vis des entreprises clientes, parmi lesquelles, SNCF Voyageurs.

SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions, les gestionnaires d'infrastructure

SNCF regroupe les activités de gestion de l'infrastructure via ses filiales SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Ces deux filiales ont pour missions l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien des actifs clefs du réseau et notamment des 28 000 km de voies, dont 2 800 km en grande vitesse, et des 3 000 gares émaillant l'ensemble du territoire.

Ces activités opèrent dans le cadre d'un monopole légal et naturel. En conséquence, elles sont encadrées par la loi de manière à garantir un accès transparent et non

discriminatoire au réseau à l'ensemble de leurs clients, parmi lesquels le client SNCF Voyageurs

Le transport ferroviaire de passagers avec SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs regroupe les activités de transport ferroviaire de voyageurs, principalement en France mais également sur les marchés limitrophes, en Europe. Elle est composée :

- D'activités en service librement organisé pour la grande vitesse ferroviaire : TGV Inoui et TGV OUIGO en France, la filiale Eurostar à l'international, et l'ensemble des marques dédiées sur les axes transfrontaliers (ex : Lyria vers la Suisse).
- D'activités conventionnées, rémunérées par des autorités organisatrices : Intercités pour la grande distance ferroviaire « classique » et les trains de nuit, TER et Transilien pour le transport conventionné.

La mobilité du quotidien en France et à l'international avec Keolis

- Keolis est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, Keolis exploite également des réseaux de bus, car, train, etc. pour le compte de 300 autorités organisatrices de mobilité dans 13 pays.
- L'entreprise réalise la moitié de son chiffre d'affaires à l'international.
- Outre son ancrage dans le Nord de l'Europe, Keolis est fortement présent au Royaume-Uni, en Amérique du Nord et en Australie. Au-delà, Keolis développe des solutions de mobilité dans plusieurs mégapoles en Asie et au Moyen-Orient.

La logistique internationale avec Geodis

Geodis est spécialiste du transport logistique de marchandises en France, reconnu pour son savoir-faire sur l'ensemble de la chaîne logistique.

Fort de ses cinq métiers - l'optimisation de la chaîne d'approvisionnement, la commission de transport, la logistique contractuelle, la distribution express et le transport routier - Geodis offre à ses clients un savoir-faire unique et des solutions de bout en bout et sur mesure, adaptées aux besoins de chaque marché et de chaque géographie.

Son rayonnement international s'appuie sur une présence directe dans plus de 60 pays et un réseau mondial qui en relie près de 170.

Le transport ferroviaire de marchandises avec Rail Logistics Europe

Rail Logistics Europe chapeaute les activités de fret et de logistique ferroviaire en France et en Europe.

RLE s'appuie sur 5 filiales aux activités complémentaires :

– Fret SNCF (remplacée à compter du 31 décembre 2024 par Hexafret et Technis) pour le transport de fret ferroviaire en France et à l'international

– Captrain pour le fret ferroviaire sur les marchés européens et les principaux corridors internationaux

– VIIA pour les autoroutes ferroviaires

– Naviland Cargo pour le transport combiné maritime en tant qu'opérateur de terminaux

– Forwardis en tant que commissionnaire de transport de solutions ferroviaires, fluviales ou multimodales

Avec ses métiers et filiales, RLE est le 2^e acteur de la logistique ferroviaire en Europe et le 1^{er} en France.

Les autres métiers du groupe

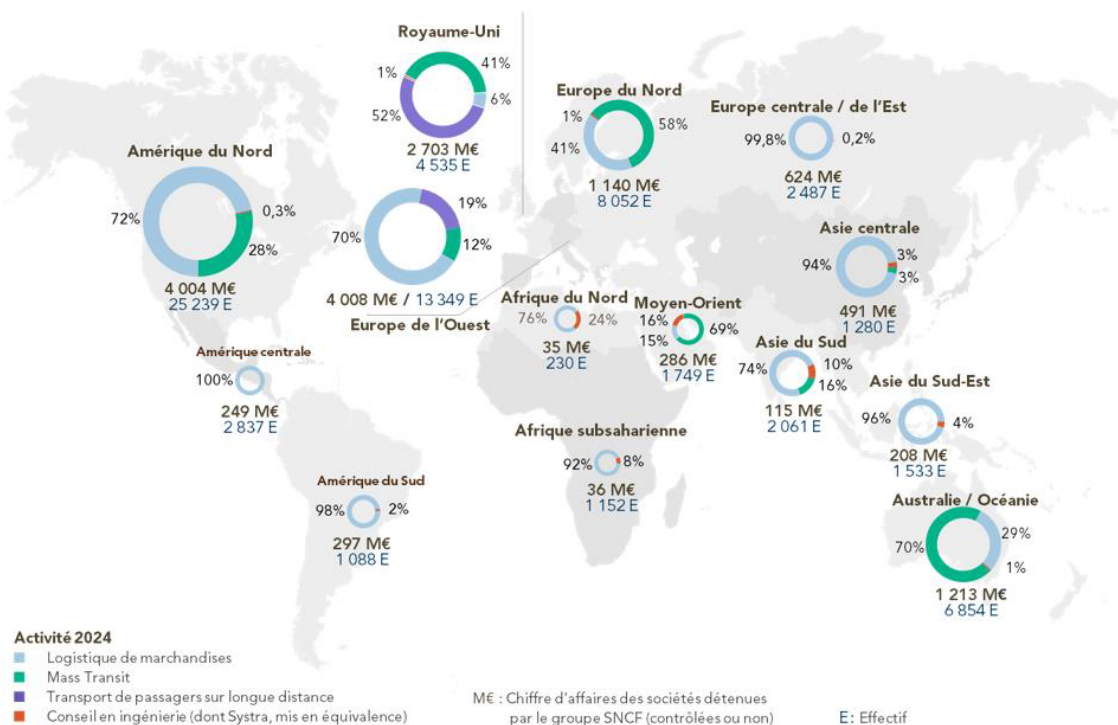
Au-delà de ses activités les plus connues, le groupe SNCF réalise un ensemble de prestations qui vont au-delà des problématiques des seules activités ferroviaires.

Dans ces autres métiers, on retrouve les métiers de l'énergie avec le fournisseur alternatif SNCF Énergie ou le développement d'une activité de production solaire avec la filiale SNCF Renouvelables.

On retrouve également les métiers de gestion de parc avec SNCF Immobilier et l'ensemble des actifs sous gestion.

Enfin, avec SNCF Connect & Tech, SNCF est un leader du numérique et du e-commerce français dans le secteur des mobilités.

1.4 NOTRE PRÉSENCE INTERNATIONALE



1.5 LA SNCF EN QUELQUES DATES CLÉS

1827	La première ligne de chemin de fer est inaugurée. Elle transporte le charbon des mines de Saint-Étienne à la Loire dans des wagons tirés par des chevaux. Il faut attendre 1837 pour assister à l'inauguration de la première ligne dédiée aux voyageurs, entre Paris et Le Pecq.
1938	Le 1er janvier, les cinq grandes compagnies privées du pays rejoignent le Réseau de l'État, donnant ainsi naissance à la Société nationale des chemins de fer français (SNCF) qui réunit 515 000 cheminots. Le réseau compte 42 700 km de voies.
1940	La convention d'armistice du 22 juin place l'entreprise sous l'autorité de l'armée allemande. Tragiquement, entre 1942 et 1944, la SNCF sera impliquée dans la Shoah en tractant 79 convois jusqu'à la frontière allemande. À la fin de la guerre, le réseau ferré est aux 3/4 détruit ou endommagé, 10 000 cheminots ont perdu la vie, dont près d'un quart assassiné pour faits de résistance.
1955	Électrification de la liaison du Nord et de l'Est avec le système de courant monophasé à fréquence industrielle (25 000 V, 50 Hz), adopté ensuite pour la grande vitesse.
1981	Inauguration de la première ligne à grande vitesse (LGV) Paris-Lyon avec ses fameux TGV orange. Le début d'un vaste réseau : suivront les LGV vers l'Atlantique (1989), Lille (1993), Londres (1994), Bruxelles (1996), Marseille (2001) et Strasbourg (2007), Bordeaux et Rennes (2017).
1983	Avec 500 km de lignes, Keolis est leader mondial du métro automatique sans conducteur. Le Groupe est pionnier de ce mode de transport, depuis l'inauguration en 1983 à Lille de la première ligne sans conducteur de l'histoire en Europe.
1987	Lancement de la marque Transport Express Régional (TER). Depuis 1984, les Régions passent avec la SNCF des conventions pour améliorer les services et renouveler le matériel régional. À partir du 1er janvier 2002, les Régions sont les autorités organisatrices des transports d'intérêt régional.
1999	La SNCF devient actionnaire de référence de Via-GT110, qui fusionne en 2001 avec Cariane pour constituer Keolis. Le groupe SNCF monte à 70 % du capital de Keolis en 2012.
2001	La SNCF met en ligne ce qui va devenir le premier site de e-commerce en France : Voyages-sncf.com, qui deviendra Oui SNCF puis SNCF Connect le 25 janvier 2022.
2008	La SNCF lance sa première OPA pour acquérir l'intégralité de Geodis dont elle détenait 42,37 % des parts.
2013	Lancement de OUIGO, une offre inédite de TGV à petit prix qui démocratise la grande vitesse et connaît un succès immédiat. En 2022, Ouigo classique étend l'offre de voyage ferroviaire à moindre coût.
2020	Débuts de la nouvelle SNCF composée de sept sociétés anonymes. Toutes les lignes à grande vitesse sont ouvertes à la concurrence.
2021	Arrivée de Trenitalia France sur le réseau ferroviaire français. Il sera suivi par la Renfe en juillet 2023
2023	Geodis intègre le TOP 5 mondial des logisticiens. Création de SNCF Renouvelables : le Groupe devient producteur d'énergie renouvelables.
2024	Fret SNCF s'est transformé en deux sociétés Hexafret et Technis, filiales de Rail Logistics Europe. La première dédiée au transport de marchandise ; la seconde à la maintenance des locomotives.

1.6 MODÈLE D’AFFAIRES GROUPE SNCF

Nos ressources

Humaines



Matériel



Infrastructures ferroviaires en France



Foncier



Financières



Numériques



Énergétiques



Nos métiers

Gestion d'actifs et d'infrastructures

20%

SNCF Réseau maintient, rénove, modernise, développe les 28 000 km de lignes du réseau ferré national. SNCF Gares & Connexions gère, modernise et transforme 3000 gares qui reçoivent plus de 10 M de visites quotidiennes.

Logistique et transport de marchandises

26%

Des solutions multimodales personnalisées alliant performance économique, environnementale et sécurité sont proposées par deux grands acteurs : Geodis et Rail Logistics Europe pour le transport et la logistique ferroviaire.

Répartition du CA par grands métiers



Transport de voyageurs

54%

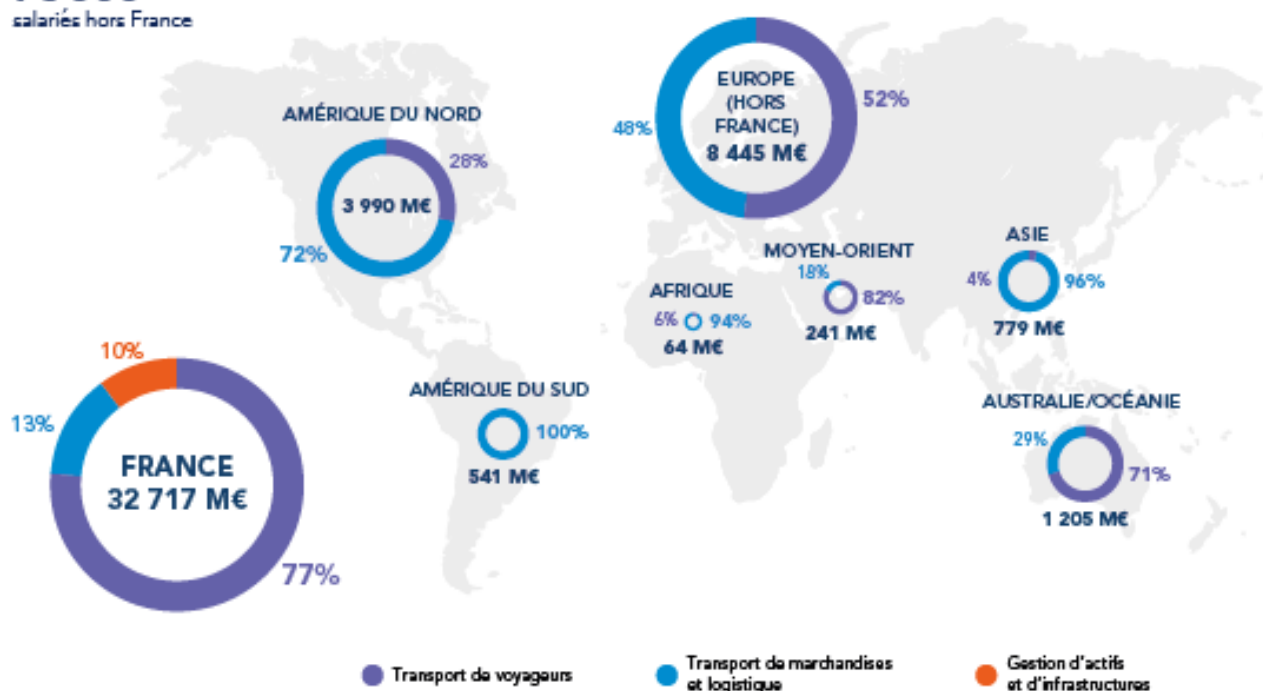
SNCF Voyageurs et ses filiales sont essentiellement présents sur le marché français alors que Keolis est actif dans 13 pays, réalisant 54 % de son chiffre d'affaires à l'international. Ces activités s'exercent selon des modèles économiques différents, délégation de service public, marché librement ouvert à la concurrence.

Une présence internationale forte

73000

salariés hors France

1/3 du CA
réalisé à l'international



Notre création de valeur

Pour la planète : décarboner les transports, augmenter la part modale du ferroviaire



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

Pour les salariés

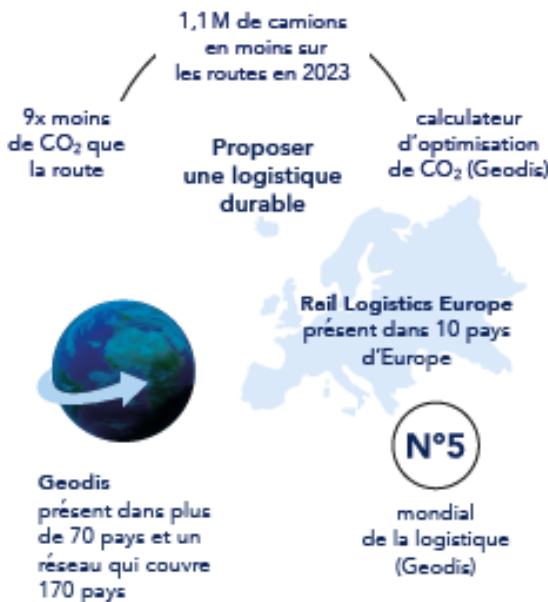


Pour les passagers et les autorités organisatrices de la mobilité



Pour les chargeurs

170 000 chargeurs servis dans le monde
(clients de Geodis et Rail Logistics Europe)



Pour les collectivités
et les territoires

Rénover, moderniser et développer
les infrastructures

Permettre aux Français d'accéder à l'emploi,
à la santé et à l'éducation



1.7 NOS LIGNES DE FORCES ET NOS ATOUTS

Nos 4 lignes de forces concentrées vers le Client

Pour mener à bien son ambition, le groupe investit sur ses quatre lignes de force : l'humain, la transition écologique, les territoires et l'innovation digitale, toutes orientées vers le Client : voyageurs, chargeurs, collectivités ou transporteurs.

L'humain

Le groupe SNCF souhaite mettre l'humain au cœur du fonctionnement et de l'attention de l'entreprise pour devenir l'un des groupes les plus attractifs de France. Les transformations ambitieuses de l'entreprise exigent qu'elle renforce son dialogue social, qu'elle accompagne ses transformations tout en attirant et en fidélisant les salariés.

L'humain se manifeste également par la solidarité au sein du groupe en matière d'emplois. Entreprise de main d'œuvre, les compétences de chacun sont la principale richesse du Groupe. La capacité à changer de métiers, à changer d'activité, à développer ses propres compétences par le maintien des ponts qui relient chaque société et activité est l'une des forces de SNCF.

La transition écologique

SNCF est volontariste et exemplaire en matière d'environnement et fait de la transition écologique à la fois :

- un impératif, qui doit irriguer l'entreprise à tous les niveaux ;
- une opportunité car en tant que mode de transport bas carbone, le ferroviaire est une réponse adaptée dans la lutte contre le changement climatique, qui se différencie des autres modes concurrents.

SNCF s'est ainsi engagée dans une trajectoire de réduction massive de son empreinte carbone : -30 % en 2030 sur ses activités ferroviaires et -50 % sur l'immobilier. Elle œuvre sur l'ensemble des leviers : décarbonation de l'énergie de traction, gestes métiers, politique d'achat, etc.

Les territoires

SNCF veut renforcer son ancrage dans les territoires et devenir un leader de la mobilité durable. Aujourd'hui, les territoires sont des centres de créativité, d'innovation, d'initiatives économiques, industrielles, associatives, sociales. Cette vitalité territoriale est un atout et le groupe y participe grâce à son offre diversifiée, de la desserte fine au mass transit en passant par la grande vitesse. Par sa capacité à mailler le territoire, par la centralité de ses gares et ses solutions de mobilité de proximité, SNCF demeure ainsi un acteur incontournable au service du développement économique, environnemental, social et culturel de tous les territoires.

L'innovation et le digital

L'innovation, et notamment le digital, sont au cœur des services offerts aux clients, de nos processus de production et donc au cœur des métiers de SNCF pour assurer la compétitivité du groupe face aux enjeux de demain. Ainsi, SNCF a pour ambition de devenir l'un des leaders européens du numérique en Europe. Cela se traduit, par exemple par :

- le positionnement du groupe sur le MaaS (mobility as a service) pour répondre aux besoins de nos clients d'une offre individualisée, écologique, fluide, intégrée, de bout en bout. Sur la base des technologies existantes, SNCF dispose d'atouts indéniables pour atteindre cette cible convoitée par nombre d'acteurs ;

- le renforcement de la digitalisation de la gestion des sillons pour une plus grande robustesse et agilité tout en conservant une parfaite neutralité ;

- une valorisation accrue des données dans tous les domaines, et notamment dans la gestion et maintenance des actifs (immobiliers, matériels roulants, etc.) où cette valorisation permet de développer des modèles prédictifs permettant l'intervention de maintenance avant la panne ou l'urgence.

Le tout au service du Client, voyageurs, chargeurs, entreprises, autorités organisatrices et collectivités.

Les atouts du modèle du groupe SNCF

Au-delà de ses lignes de forces, le groupe profite également d'un certain nombre d'atouts qui l'aident à asseoir la performance de ses différentes activités.

Le deuxième groupe de mobilité au monde

Présent sur l'ensemble des métiers des transports de passagers et de fret, le groupe SNCF est le 2^{ème} groupe de mobilité au monde en chiffre d'affaires et en diversité. Acteur intégré du ferroviaire, il regroupe l'intégralité de la chaîne de valeur du transport ferroviaire : de la gestion de l'infrastructure à la circulation des passagers et des marchandises. En France, le groupe dispose d'une forte notoriété, ce qui en fait l'une des entreprises les plus présentes dans la vie quotidienne des Français. Avec ses filiales non ferroviaires, le groupe se présente comme un leader mondial dans les domaines du mass transit urbain et de la logistique.

Un groupe pionnier en termes d'innovation ferroviaire

Le groupe SNCF se donne les moyens d'innover et de proposer les modes de transport de l'avenir. Le groupe a porté un rôle historique dans le développement de l'infrastructure et du matériel roulant grande vitesse et poursuit ses efforts en réfléchissant aux prochaines solutions de mobilité avec par exemple, dans les territoires ruraux, le développement de prototypes de trains très légers ou de navettes. Le groupe étudie également les options disponibles pour sortir du diesel sur le marché TER et codéveloppe les technologies TER hybrides, TER à batterie et TER à hydrogène. Enfin, consciente du besoin de faire rouler plus de train sur les lignes existantes, le groupe développe et déploie les dernières technologies de localisation et de signalisation. Le groupe profite de relations nourries avec l'ensemble de l'éco-système de l'innovation, notamment académique ce qui lui permet de détenir plus de 1 000 brevets dont plus de 20 dépôts minimum chaque année.

Un modèle économique diversifié

La diversification des activités du groupe SNCF, entre transport de voyageurs, logistique internationale et transport de marchandises lui permet d'absorber les chocs conjoncturels de demande. A titre d'exemple, pendant la crise COVID, Geodis était la seule activité à maintenir une trajectoire de croissance.

Une structure financière assainie

Le Groupe a atteint l'ensemble de ses objectifs financiers, notamment l'objectif de cash-flow libre positif depuis 2022. Le groupe poursuit ses autres objectifs, notamment le cash-flow libre positif aux bornes de SNCF Réseau cette année en 2024 et le respect du ratio de règle d'or. Dans cet effort d'assainissement de ses finances, le groupe SNCF a bénéficié d'un soutien déterminant de l'État avec une reprise de dette de 35 Mds€, finalisée en 2022, et a mis en œuvre des cessions d'actifs et des plans d'économies et de performance ambitieux destinés à améliorer la compétitivité de l'entreprise.

Un soutien fort de l'État actionnaire

Reprise de dette de 35 Mds€, recapitalisation post-Covid de 4,05 Mds€, prolongation des aides au wagon isolé..., l'État a toujours su répondre présent pour soutenir le groupe quand il en avait le plus besoin. L'annonce début 2023 par l'État d'une nouvelle ambition de 100 Mds€ pour le ferroviaire participe à cette vision de l'importance de l'investissement dans l'actif ferroviaire, et plus particulièrement dans le réseau.

Notre vision stratégique pour la décennie 2023-2032

Le groupe SNCF réaffirme son ambition d'être champion de la mobilité durable dans son dernier Plan stratégique Groupe 2023-2032, approuvé en décembre 2023.

Il y a nécessité de renforcer les investissements dans le réseau ferré national ; les investissements actuels, bien que significatifs, sont en effet insuffisants pour empêcher la dégradation de l'infrastructure. Dans le même temps, des projets de développement nouveaux se sont fait jour.

Face à ce constat, la Première ministre Élisabeth Borne a annoncé, en février 2023, un plan d'investissement historique de 100 Mds€ supplémentaires dans l'infrastructure ferroviaire. Cette « nouvelle donne ferroviaire » va pleinement mobiliser les forces vives des gestionnaires d'infrastructures et contribuer à la construction d'une offre élargie au travers de projets de développement, dont les futurs « services express régionaux métropolitains » (SERM). La hausse des investissements dans la régénération et la modernisation du réseau va renforcer la fiabilité et la robustesse du réseau ferroviaire.

Les axes stratégiques du groupe SNCF pour 2023-2032

Le Conseil d'administration du groupe SNCF a approuvé le 14 décembre 2023 le **Plan stratégique du Groupe pour la décennie 2023-2032**.

Le groupe SNCF se fixe pour objectif d'être **champion de la mobilité durable en donnant la priorité au cœur ferroviaire français** grâce à une exploitation performante d'un **réseau régénéré, modernisé et étendu**, et à **deux actifs stratégiques Keolis et Geodis**.

Certains constats déjà établis en 2021 sont confirmés :

- croissance de la demande de transport public de voyageurs à moyen et long termes ;
- rôle stratégique en France et en Europe du secteur de la logistique et du transport de marchandises, en croissance soutenue dans un marché concurrentiel ;
- pertinence d'un modèle d'activité diversifié permettant d'apporter croissance et résilience à l'ensemble du groupe.

Le Groupe est ainsi amené à relever **quatre défis majeurs** durant la décennie 2023-2032 :

- la transition environnementale : le Groupe propose une solution de décarbonation puissante dans le secteur des transports. Le développement du train s'appuiera sur le plan d'investissement de 100 Mds€ d'ici à 2040 annoncé par le Gouvernement en 2023. L'innovation est aussi mise au service de la transition environnementale en permettant par exemple le déploiement de matériel roulant décarboné (TER hybrides, TER hydrogènes, TER à batterie) et la mise en place d'un parc électrique plus sobre (RER NG, TGV M) ;
- l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs en France. Le Groupe SNCF a pour ambition

de rester l'acteur de référence du ferroviaire, sur tout le territoire. L'amélioration de la compétitivité du Groupe emporte une transformation continue des activités concernées ;

- les transformations du travail : le Groupe déploiera un modèle social alliant agilité et autonomie, qui maintient la force de frappe d'un groupe industriel ferroviaire ;

- les transformations du numérique : le Groupe entend tirer parti des opportunités de transformation et de génération d'activités nouvelles que le numérique permet de saisir.

Pour y répondre, le groupe SNCF mobilisera ses **quatre lignes de force** que sont **l'Humain, les Territoires, l'Environnement et le Digital & Innovation**. Il confirme le choix d'un **modèle d'affaire diversifié** conçu pour servir le cœur ferroviaire français et répondre à ses besoins d'investissements massifs. La pluralité des secteurs d'activités (gestion d'infrastructure, transport de voyageurs, logistique), l'exposition géographique à des marchés variés et des modèles d'affaires complémentaires entre filiales protègent le Groupe des chocs extérieurs tout en facilitant la génération des ressources au profit de l'investissement dans le cœur ferroviaire.

Combinée à ce modèle, la **poursuite des transformations** du Groupe **pour répondre aux attentes de ses clients** particuliers, entreprises et organisations publiques, conduira à **l'augmentation du volume d'activité** et à **l'élévation du niveau de rentabilité**. Sur ces bases, le Groupe **confirme sa trajectoire de retour à un équilibre financier sain et pérenne** engagé depuis 2020, qui lui permettra d'être maître de son avenir.

Transformations, croissance de l'activité et poursuite de l'assainissement financiers sont les conditions nécessaires de la génération des ressources indispensables au **financement des investissements** que le Groupe devra assumer durant la décennie (infrastructure, matériel roulant), dont 95% seront réalisés dans le ferroviaire en France.

2. LES RÉALISATIONS MAJEURES DES ACTIVITÉS EN 2024

2.1 PERFORMANCE FINANCIÈRE 2024

2.1.1 La diversification des activités du Groupe et sa capacité à maîtriser ses coûts permettent de tirer parti de marchés en croissance et d'assurer sa profitabilité.

2.1.1.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires global du Groupe atteint 43,4 Mds€, en augmentation de 4,8% par rapport à 2023 (à périmètre, change et méthode comptable comparables). Un tiers de l'activité est réalisé hors de France. Cette performance démontre à nouveau la pertinence d'un portefeuille diversifié d'activités.

SNCF VOYAGEURS

- Le chiffre d'affaires de SNCF VOYAGEURS progresse de 5,8% par rapport à 2023.

- L'engouement pour le train et la capacité commerciale et industrielle de SNCF VOYAGEURS à répondre à cette demande se matérialisent par de bons chiffres de fréquentation. Le mode de transport ferroviaire bénéficie également de la sensibilité accrue à la question environnementale.

- La grande vitesse ferroviaire en France a enregistré des niveaux de fréquentation à nouveau historiques

avec près de 130 millions de passagers transportés en hausse de près de 4% par rapport à 2023.

- TER enregistre 10% de croissance de la fréquentation par rapport à 2023.
- Transilien connaît une augmentation de 10% de fréquentation par rapport à 2023.
- La fréquentation sur les lignes INTERCITES est en hausse de 8% par rapport à 2023, avec plus de 12 millions de voyageurs.

KEOLIS

– L'activité de KEOLIS est en croissance de 9,6% par rapport à 2023, confirmant ainsi le dynamisme du transport public.

– En France, KEOLIS a remporté des appels d'offres majeurs dont : le renouvellement du contrat multimodal de Lille pour 7 ans (Ilevia : 360 M€ de chiffre d'affaires/an), le contrat d'exploitation et de maintenance des bus et trolleybus de la métropole de Lyon pour 6 ans (270 M€/an) ou le gain du lot 9 des bus parisiens pour 8 ans (110 M€/an).

– A l'international, KEOLIS poursuit son développement avec le démarrage de nouveaux contrats importants, notamment aux Etats-Unis (réseaux de bus de Phoenix en Arizona et Austin au Texas), au Royaume-Uni et aux Pays-Bas.

GEODIS

– Ralentissement économique mondial qui se matérialise par la baisse des volumes transportés en France et en Europe (baisse de la production manufacturière), ainsi qu'aux Etats-Unis (baisse des volumes - retail et biens de consommation). Une forte volatilité des taux de fret liée au contexte géopolitique mondial.

– Dans ce cadre marqué par le ralentissement de l'économie, le chiffre d'affaires de GEODIS reste cependant stable (+0,3% à périmètre, change et méthode comptable comparables) grâce à son excellent dynamisme commerciale.

RAIL LOGISTICS EUROPE

– L'activité globale du fret ferroviaire (RLE) est en croissance, avec un chiffre d'affaires en hausse de 7,9 % vs 2023, porté notamment par des marchés dynamiques comme les produits pétroliers.

– Les filiales Captrain offrent une bonne résistance dans un contexte macro-économique difficile.

LES GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

– Le chiffre d'affaires de SNCF RÉSEAU est en croissance de 5,6% vs 2023 en lien avec l'augmentation des péages d'accès au réseau.

– L'activité de SNCF GARES & CONNEXIONS est en croissance de 8,0%, portée par la croissance des prestations et services régulés en gare (+9%) et le dynamisme de l'activité commerciale en gare (+13%).

2.1.1.2 Marge (EBITDA)

La marge du Groupe s'améliore :

– L'EBITDA atteint 7,0 Mds€ (EBITDA/CA de 16,0% vs 15,4% en 2023). A l'exception de TGV et Transilien, toutes les activités améliorent leur marge au bénéfice de la rentabilité du Groupe.

– À noter en particulier que GEODIS, dans un contexte de contraction des volumes transportés, améliore ses marges grâce à un modèle économique diversifié, synonyme de résilience, et à la bonne maîtrise de ses coûts (croissance du taux EBITDA/CA de 9,6% à 10,7% entre 2023 et 2024).

– Le Groupe a ainsi pu absorber l'augmentation des charges par une politique commerciale volontariste et l'exécution de plans de performance et de productivité. La réduction des frais de structure, des charges industrielles et des coûts des projets, ont contribué à des gains de compétitivité significatifs, à hauteur de 500 M€ (montant total en cash-flow-libre).

2.1.1.3 Résultat net

Le résultat net est bénéficiaire, pour la 4^{ème} année consécutive depuis 2021, à hauteur de 1,6 Md€ (vs 1,3 Md€ en 2023).

2.1.1.4 Investissements

La performance du Groupe permet de poursuivre son développement et d'intensifier les investissements en faveur du ferroviaire en France. Ces investissements atteignent le montant record de 10,8 Mds€ en 2024 et conformément à la stratégie du Groupe, favorisent la transition écologique et portent en majorité sur des projets structurants de régénération et de modernisation du réseau ferré et des gares :

– 5,52 Mds€ pour le réseau ferré, dont 3,10 Mds€ de régénération du réseau principal (objectif atteint) ;

– 0,99 Md€ pour les Gares dans la modernisation structurelle, l'entretien et l'accessibilité ;

– 3,66 Mds€ pour SNCF VOYAGEURS : acquisition / rénovation de matériel roulant et développement de l'outil industriel (ateliers de maintenance) ; 97 rames de matériels roulants neufs ont été livrées en 2024 pour les activités de SNCF Voyageurs (15 Régios TER, 51 Régio2N pour TER et Transilien, 29 RER NG Transilien et 2 trams-trains Transilien). A noter que les trains TER et Transilien sont financés par les Régions en tant qu'Autorités Organisatrices de Transports ;

– 0,25 Md€ liés aux engagements contractuels de KEOLIS : installations fixes, bus et cars électriques ou bio carburant ;

– 0,27 Md€ pour les infrastructures et le matériel roulant des activités logistiques : achat de semi-remorques ou camions au gaz naturel (GNV) pour GEODIS et locomotives électriques pour Captrain, livraison en cours des 400 wagons Combigargo achetés fin 2023.

– 0,11 Md€ pour la Holding SNCF (immobilier, SI, Sécurité et autres)

2.1.1.5 Cash-flow libre

Le Groupe dégager un cash-flow libre positif de 1,6 Mds€ (vs 2,5 Mds€ en 2023) grâce à la dynamique de l'activité et à une gestion rigoureuse. Le Groupe respecte ainsi les engagements pris avec l'État actionnaire et peut participer activement au financement de la rénovation du réseau ferroviaire.

2.1.1.6 Dette nette

Compte tenu de ces résultats positifs, la trajectoire d'endettement du Groupe est sous contrôle. Fin 2024, la dette nette s'élève à 24,8 Mds€, tout en assurant le versement de dividendes au fonds de concours de l'État pour 1,7 Md€. Le niveau d'endettement rapporté à la marge dégagée par le Groupe (dette nette/EBITDA) s'améliore : la dette nette représente 3,6 années d'EBITDA à fin 2024 contre 3,8 à fin 2023.

À noter par ailleurs qu'à l'issue d'un processus de cession compétitif, les groupes RATP et SNCF ont cédé 58% du capital de Systra, 3^{ème} acteur mondial de l'ingénierie des transports ferroviaires et urbains, aux fonds d'investissements Latour Capital et Fimalac.

2.1.2 Les agences de notation financière reconnaissent la solidité du groupe SNCF

En juin 2024, l'agence S&P a relevé la notation intrinsèque du groupe SNCF de « bbb- » à « bbb », prenant acte de l'amélioration constante des fondamentaux financiers et de la trajectoire financière du Groupe. Parallèlement, dans le prolongement de l'abaissement de la note de la France de « AA surveillance négative » à « AA- surveillance stable », l'agence de notation a dégradé la note du groupe SNCF (SNCF SA, holding du Groupe en tant qu'émetteur financier) de « AA- surveillance négative » à « A+ surveillance stable ». Par ailleurs, en octobre 2024, l'agence Fitch a décidé de changer sa perspective pour l'Etat Français ainsi que celle de toutes les entités publiques, faisant passer SNCF de « AA- surveillance stable » à « AA- surveillance négative ». Enfin, en décembre 2024, l'agence Moody's a abaissé la notation de SNCF SA de « Aa3 surveillance négative » à « A1 surveillance stable » dans la foulée de l'actualisation du souverain « Aa2 surveillance négative » à « Aa3 surveillance stable », tout en maintenant la notation intrinsèque de SNCF SA à a3.

2.1.3 Le groupe SNCF continue de déployer sa stratégie « 100% finance durable »

En 2024, le groupe SNCF s'est financé sur les marchés obligataires pour un montant total de 1,6 Md€ au taux moyen de 3,09% et avec une maturité moyenne de 9,7 ans. L'ensemble de ces financements a été réalisé au travers d'émissions d'obligations vertes émises à taux fixe. Cette stratégie à taux très largement fixes a permis historiquement de protéger la charge financière du Groupe contre la volatilité des taux : le taux moyen de la dette nette en 2024 est de 2,01%.

2.1.4 Taxonomie environnementale européenne, un alignement en progression

Taxonomie européenne : selon cette classification (qui vise à déterminer le positionnement des entreprises vis-à-vis de la trajectoire de transition durable de l'Union Européenne), 52% du chiffre d'affaires du Groupe SNCF provient d'activités ayant un impact positif sur l'environnement (vs 50% en 2023). Cette hausse est essentiellement due à une progression générale des fréquentations de voyageurs. Ce chiffre monte à 84% pour les seules activités ferroviaires. Les investissements du Groupe sont quant à eux alignés à 37% sur des activités durables, stable par rapport à 2023. Les investissements alignés sont constitués d'opérations réalisées sur des actifs ne générant pas d'émissions de Gaz à effets de serre (Matériel roulant et Réseau électrifiés) et menées en respectant les meilleurs standards environnementaux sur les objectifs d'économie circulaire, de protection de la biodiversité et de prévention des ressources marines. Le score d'alignement est de 42% pour les seules activités ferroviaires.

Cet alignement élevé des activités du groupe SNCF aux critères de la taxonomie environnementale européenne traduit et confirme son engagement de longue date en faveur de la mobilité durable à travers sa politique d'investissements.

2.2 PERFORMANCE DE DURABILITÉ 2024

Dans la droite ligne de sa raison d'être « agir pour une société en mouvement, solidaire et durable », le Groupe a amplifié le déploiement du volet RSE de sa stratégie Groupe autour de ses deux boussoles : **augmenter son impact positif sur la société et réduire son empreinte environnementale.**

2.2.1 Un impact positif sur la société et dans les territoires

Faciliter et développer l'accès au train en s'adaptant au changement climatique

Les Jeux de Paris 2024 ont accéléré les transformations durables au bénéfice de tous les voyageurs :

– **Un nouveau service de mobilité bas carbone en Île-de-France** : prolongement du RER E avec succès en mai 2024 (3 nouvelles gares). A terme, 600 000 voyageurs attendus par jour.

– **Plus d'accessibilité pour les personnes en situation de handicap : 56 nouvelles gares mises en accessibilité** (au total 230 gares en IDF, soit 90% du trafic ferroviaire) et **une prise en charge améliorée avec deux nouveaux services** :

- **Assist'enGare** (service gratuit de réservation d'assistance en gare)
- **Acceo** (transcription instantanée de la parole et mise en relation avec un interprète pour faciliter la communication avec les personnes sourdes ou malentendantes)

En 2024, plus d'un million de prestations d'assistance ont été réalisées en gare.

– **Plus d'intermodalité avec le vélo** : 6 500 places de parking à vélo sécurisées supplémentaires, dont 1 200 places à la Gare de Paris-Nord dans une halle éco-durable (financée par Ile-de-France Mobilités). Au total, 48 500 places à disposition dans les gares à fin 2024.

L'adaptation au changement climatique a franchi une étape avec la finalisation des diagnostics de vulnérabilité et les premiers plans d'action.

2.2.2 L'ancrage territorial du Groupe se renforce

Un volume important des achats pour contribuer au dynamisme économique dans les territoires.

– **Les achats des sociétés ferroviaires ont représenté 16 Mds€ en 2024, auprès de près 13 000 PME/PMI sur 20 000 fournisseurs en France.** 81% des dépenses contractualisées intègrent des critères RSE à hauteur de 20% minimum (vs 60% des dépenses en 2023) et une notation carbone à hauteur de 5% se déploie (+ de 60% des consultations au 2nd semestre). 48 M€ d'achats auprès de l'économie sociale et solidaire (vs 42 M€ en 2023).

La SNCF a de nouveau été classée parmi les entreprises exemplaires pour ses délais de paiement et leur ponctualité par le Baromètre 2024 de Pacte PME-Altares (score supérieur à 80%).

– **La filière photovoltaïque dans les territoires se structure.** 1re année de plein exercice dynamique de SNCF Renouvelables, filiale dédiée à la production d'énergie solaire du Groupe créée en juillet 2023 : analyse de 91 sites, lancement d'études de faisabilité sur 41 sites et préparation d'études d'impact pour 20 sites. Premières centrales attendues en 2028.

Le projet de recherche Ophélia (panneaux photovoltaïques de grande longueur) se structure avec l'installation de deux démonstrateurs à Saint-Ouen et à Reims.

– **Les innovations au service de la mobilité décarbonée dans les territoires ruraux afin de proposer une alternative à la voiture, avec l'arrivée prochaine de nouveaux matériels.** Début des expérimentations sur l'étoile de Limoges de la rame laboratoire TELLi (train interopérable avec le réseau principal). Le nouveau design de DRAISY (projet de train

léger adapté aux lignes les moins fréquentées) dévoilé au Congrès des Régions à Strasbourg en septembre. Les projets DRAISY, TELLi et FLEXY (rail-route) ont pour ambition d'augmenter la fréquence de passage sur les lignes de desserte fine.

2.2.3 L'humain reste au cœur des priorités du Groupe Un pacte social renforcé avec les salariés

– **27 700 nouveaux salariés (dont 18 500 en CDI)** ont rejoint le Groupe en 2024 en France. Le groupe SNCF renforce sa position parmi les 1ers employeurs et recruteurs de France.

– La SNCF s'engage activement en faveur de l'égalité professionnelle et la féminisation des métiers. En 2024, les femmes représentent 23,1% des recrutements ferroviaires (vs 21,5% en 2023), et l'écart de rémunération femmes-hommes est de seulement 0,15%. SNCF Mixité, plus grand réseau professionnel français dédié à l'égalité hommes-femmes, compte 13 300 membres dans le Groupe (+10%).

– En 2024, 100% des salariés du ferroviaire ont bénéficié d'une formation professionnelle. 650 M€ ont été investis, soit 9% de la masse salariale. Cela représente 5,5 M d'heures de formation.

– L'année a été marquée par un dialogue social constructif : 8 accords signés avec les partenaires sociaux (fin de carrière, Jeux de Paris 2024, protection sociale complémentaire...).

– Les résultats du baromètre interne C'est à vous progressent fortement dans toutes les sociétés ferroviaires : +10 pts d'engagement des salariés et +6 pts de qualité de vie au travail, en 2 ans.

Les engagements d'utilité sociale se poursuivent

– En 2024, la Fondation SNCF a apporté son soutien à près de 600 associations dans toute la France. Plus de 2 100 salariés se sont engagés en mécénat de compétences dans 160 associations.

– Cette année, 190 000 personnes ont été accompagnées dans l'apprentissage à la mobilité (interventions en milieu scolaire, médiation dans les gares et à bord des trains, atelier d'apprentissage à la mobilité).

2.2.4 La réduction de l'empreinte environnementale du Groupe s'est accélérée

2.2.4.1 Le Groupe poursuit sa trajectoire de décarbonation

– Malgré la croissance globale de l'activité, les émissions de gaz à effet de serre sont stables avec 1,4 million de tonnes de CO₂e (scope 1 et 2 en France). Le Groupe confirme sa trajectoire en atteignant 47% de l'objectif de réduction attendue en 2030 vs 2015.

– GEODIS et KEOLIS ont obtenu la validation de ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre par l'initiative Science Based Targets (SBTi).

– Programmes d'innovation pour la décarbonation du matériel roulant poursuivis avec succès. Exploitation commerciale du TER hybride dans les régions partenaires. Essais du TER à batterie concluants, homologation en cours. Pleine réussite des expérimentations du camion électrique urbain Oxygen par GEODIS. Inauguration de la 1re ligne de bus à hydrogène KEOLIS à Clermont-Ferrand.

– Signature par SNCF Energie (filiale de SNCF Voyageurs) de 2 contrats PPA d'achat long terme d'électricité renouvelable avec NEOEN et VALOREM. Au total, SNCF Energie a signé 18 contrats. 7 centrales

éoliennes et photovoltaïques en production (138 GWh produits en 2024).

2.2.4.2 Le réemploi et le recyclage des matériaux s'accroissent

– Signature de la 1re politique d'économie circulaire Groupe.

– En 2024, **375 000 tonnes de ballast réemployées**, évitant ainsi l'ouverture d'une grande carrière et donc des impacts en matière de biodiversité, de consommation d'eau ou encore d'émissions de CO₂.

– Côté matériel roulant, 960 caisses valorisées, représentant 55 000 tonnes de matériaux. 10 100 pièces récupérées pour le réemploi, générant 17,3 M€ d'économies.

23 tonnes de vêtements professionnels des agents collectées pour être recyclées en France.

2.2.4.3 Le Groupe confirme ses engagements en faveur de la biodiversité

– Actualisation par le groupe SNCF pour la 3ème fois de ses engagements en termes de préservation de la biodiversité, dans le cadre de l'initiative act4nature international.

– Mise en place des « **scores biodiv** » : évaluer l'impact des établissements TER sur la biodiversité.

– **Des effaroucheurs sonores de faune sauvage** en expérimentation installés sur les autorails TER en Auvergne-Rhône-Alpes et le long des voies en Pays de la Loire, pour prévenir les collisions.

2.2.5 Le groupe SNCF toujours dans les meilleures entreprises en matière de RSE selon les agences de notation extra-financières

L'agence de notation extra-financière EcoVadis a reconnu les efforts et engagements du Groupe en lui attribuant la note de 85/100 en juillet 2024. Cette forte progression de 3 pts par rapport à l'an dernier maintient le Groupe parmi le top 1% des entreprises les mieux évaluées. Le CDP maintient la note de B du Groupe SNCF pour son engagement en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de gestion des conséquences du changement climatique sur ses activités.

A noter que 2024 est la 1^{re} année de publication du Rapport de durabilité (intégré au Rapport financier et de durabilité 2024), en application de la directive européenne sur la publication d'informations en matière de durabilité (CSRD).

3. INFORMATIONS FINANCIÈRES RELATIVES AUX FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2024

3.1 ADAPTATION DE FRET SNCF CONFORMÉMENT AUX DEMANDES DE LA COMMISSION EUROPÉENNE

Pour rappel, une enquête a été ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'État français sur des mesures de soutien présumées dont aurait bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019. Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale. Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme

illégal, l'État a considéré qu'il convenait de mettre en œuvre une solution de discontinuité économique. Après une première étape commencée en 2023 consacrée à la reprise des 23 flux dédiés par d'autres opérateurs de transport, cette transformation s'est accélérée au second semestre 2024 avec, en date comptable du 31/12/2024, la création de 2 nouvelles entités Hexafret et Technis, la première étant dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » et la deuxième à la maintenance de matériels roulants. Ces filiales ont été créées par la scission partielle de l'entité FRET SNCF historique suivis d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers. Les apports ont été rémunérés par l'octroi de titres directement attribués à SNCF SA maison mère de FRET, titres ensuite cédés à la société holding Rail Logistics Europe. L'arrêt par FRET SNCF de son activité correspondant aux 23 flux de trains dédiés repris par des tiers a conduit à une diminution de son chiffre d'affaires de 51 M€ en 2024 par rapport à celui de 2023.

D'autres mesures complémentaires sont également demandées et prévues telles que :

- l'abandon de la marque Fret SNCF
 - la cession d'actifs (biens immobiliers et matériels roulants) conduisant à diminuer de 40% en valeur de marché la valeur des actifs de la nouvelle entreprise ferroviaire par rapport à l'ensemble des actifs de FRET SNCF au 31/12/2021,
 - et l'ouverture du capital à moyen terme, à des tiers minoritaires, du capital de Rail Logistics Europe (RLE), intégrant les 2 nouvelles structures
- Il est précisé que les opérations d'apport scission réalisées en 2024 permettent d'ores et déjà de respecter la diminution de 40% de la valeur des actifs présents chez Hexafret, l'entreprise de transport ferroviaire de fret. L'ensemble des actifs ayant vocation à être cédés ont été exclus des périmètres d'apport à Hexafret et Technis et sont restés au bilan de FRET SNCF devenue structure de défaisance. Ces actifs concernent majoritairement des biens immobiliers, terrains et bâtiments, non liés à l'exploitation ferroviaire, ainsi qu'un parc de locomotives, dont la part qui était affectée à l'exploitation des 23 flux de trains dédiés et qui ont fait l'objet d'une remise sur le marché. Les cessions seront réalisées dans le cadre d'un programme pluriannuel dédié.

Cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission européenne le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc conduire à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

Les comptes consolidés du groupe ne présentent toujours pas d'impact significatif de ces mesures de discontinuité. Les actifs restant à céder sont portés au 31/12/2024 par l'entité historique FRET SNCF devenue structure de défaisance. Les cessions d'actifs isolés restant à réaliser, locomotives et actifs immobiliers, pouvant intervenir au-delà de 2025, la norme IFRS 5 reste non appliquée au 31/12/2024.

3.2 ACCORD SUR LES DISPOSITIFS D'ACCOMPAGNEMENT DE FIN DE CARRIÈRE

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008.

3.3 CESSIION DE SYSTRA

Le 20 juin 2024, le Conseil d'Administration de SNCF SA avait arrêté le principe d'une cession partielle de sa participation dans sa filiale Systra à hauteur de 23,4%. Au 30 juin 2024, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », la quote-part en cours de cession des titres mis en équivalence de cette filiale avait donc été reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés ».

Le 23 octobre 2024, SNCF SA a finalisé l'opération générant une plus-value de cession de 73 M€ et permettant une réduction de l'endettement net du groupe de 155 M€.

Au terme de l'opération, SNCF SA garde une participation de 20% et conserve une influence notable.

3.4 MISE EN SERVICE DU PROJET EOLE

Le 3 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France a été inauguré. La mise en service commerciale le 6 mai de ce prolongement a été réalisée et met à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, les actifs du projet Eole mis en service sur l'exercice représentent 3,6 Mds €. Les subventions correspondantes à hauteur de 91,2 % ont été également mises en service.

3.5 PERTE PAR KEOLIS DU CONTRAT D'EXPLOITATION DES TRAMWAYS DE MELBOURNE (AUSTRALIE)

Le contrat d'exploitation par Keolis Downer du réseau de tramway de Melbourne en Australie, terminé fin novembre 2024, n'a pas été renouvelé.

4. LE GROUPE SNCF EN QUELQUES CHIFFRES

4.1 PRINCIPAUX INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE FINANCIÈRE

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	43 354	41 760
EBITDA	6 955	6 435
Résultat net - Part du groupe	1 557	1 310
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	1 461	1 318
Investissements nets (2)	3 218	3 549
Investissements tous financements (3)	10 813	10 564
Cash Flow Libre (4)	1 608	2 523
Endettement net du groupe SNCF	24 780	24 199
dont endettement net de SNCF Réseau	19 568	19 263
	31/12/2024	31/12/2023
Endettement net / EBITDA	3,6	3,8
% FFO (5) / Endettement net	24,9%	23,4%
	31/12/2024	31/12/2023
Effectifs	289 500	282 786

(1) Définition du résultat net récurrent dans le chapitre *Activités et résultats financiers du Groupe* de ce même rapport.

(2) Les investissements nets sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	8 699	8 165
- Intérêts d'emprunts capitalisés	108	142
- Subventions d'investissement reçues	-5 609	-5 042
- Nouveaux actifs financiers de concession	2 388	2 284
- Encaissement sur actifs financiers de concession	-2 367	-1 999
Total investissements nets	3 218	3 549

(3) Les investissements tous financements sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	8 699	8 165
- Intérêts d'emprunts capitalisés	108	142
- Nouveaux actifs financiers de concession	2 388	2 284
diminuée de la variation du BFR d'investissement	382	26
Total investissements tous financements	10 813	10 564

(4) Le Cash Flow Libre est obtenu par :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
la somme des lignes de l'état des flux de trésorerie :		
- CAF après coût de l'endettement financier net et impôt	6 249	5 693
- Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	-8 699	-8 165
- Intérêts d'emprunts capitalisés	-108	-142
- Subventions d'investissements reçues	5 609	5 042
- Remboursement des obligations locatives	-1 161	-1 097
- Remboursements des créances financières de location IFRS 16	1	1
- Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	193	279
- Nouveaux actifs financiers de concession	-2 388	-2 284
- Encaissement sur actifs financiers de concession	2 367	1 999
- Incidence de la variation du BFR	-486	1 169
la variation du BFR IS inclus dans la ligne «Impôts (décaissés) encaissés» de l'état des flux de trésorerie	-13	-12
les intérêts courus sur obligations locatives IFRS 16 inclus dans la ligne «Intérêts payés sur obligations locatives» de l'état des flux de trésorerie	5	3
les dividendes reçus des entités mises en équivalence inclus dans la ligne «Dividendes reçus» de l'état des flux de trésorerie	38	37
Total Cash Flow Libre	1 608	2 523

(5) Les fonds d'opérations (Funds From Operations / FFO) sont obtenus par :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
la somme des lignes du compte de résultat :		
- EBITDA	6 955	6 435
- Coût de l'endettement financier net et autres	-640	-664
- Impôt sur les résultats	-137	-108
Total FFO	6 179	5 663

4.2 PRINCIPAUX INDICATEURS CLÉS DE PERFORMANCE EXTRA-FINANCIÈRE

Indicateurs extra-financiers	31/12/2024	31/12/2023
Consommation d'énergie totale (en GWh) - Groupe SNCF	18 621	17 574
Emissions de gaz à effet de serre (kt de CO ₂ e) liées aux consommations d'énergie scope 1, 2, 3 (hors fluides frigorigènes) - Groupe SNCF	3 539	3 324
Taux de féminisation (%) - Groupe SNCF	25,78	26,1
Nombre de recrutement en CDI - Groupe SNCF en France	18 479	17 285

5. ÉVÈNEMENT POSTÉRIEUR À LA CLÔTURE

Gain du projet du gouvernement canadien « Alto »

SNCF Voyageurs et Keolis, avec les autres membres du consortium Cadence, à savoir CDPQ Infra, AtkinsRéalis, Systra et Air Canada, ont été sélectionnés en février 2025 par le gouvernement du Canada comme partenaire promoteur du secteur privé dans le cadre du projet de train Alto entre Québec et Toronto. Les impacts futurs de ce projet pour le groupe SNCF, bien que significatifs, ne peuvent encore être précisés, notamment en termes d'échéancier.

ACTIVITÉS ET RÉSULTATS FINANCIERS

1. COMMENTAIRES SUR LES RÉSULTATS DU GROUPE

1.1 RÉSULTATS DU GROUPE

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation 2024 vs 2023
Chiffre d'affaires	43 354	41 760	1 594
Péages	-1 039	-944	-95
Achats et charges externes hors péages	-16 253	-16 550	297
Impôts et taxes	-1 308	-1 283	-25
Charges de personnel	-17 956	-16 589	-1 367
Autres produits et charges	158	41	116
EBITDA	6 955	6 435	520
Dotations aux amortissements	-4 346	-4 080	-266
Variation nette des provisions	-290	-29	-261
Résultat opérationnel courant	2 319	2 326	-7
Résultat de cession d'actifs	177	74	102
Pertes de valeur	23	-14	36
Résultat opérationnel	2 519	2 387	132
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	21	39	-18
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	2 540	2 426	114
Coût financier net des avantages du personnel	-109	-244	135
Coût de l'endettement financier net et autres	-640	-664	25
Résultat financier	-749	-908	159
Résultat avant impôt	1 791	1 518	274
Impôt sur les résultats	-137	-108	-29
Résultat net des activités ordinaires	1 654	1 409	245
Résultat net d'impôt des activités transférées	-	-	-
Résultat net de l'exercice	1 654	1 409	245
Résultat net - Part du groupe	1 557	1 310	247
Résultat net - Part des intérêts minoritaires	97	99	-2
Résultat net récurrent - Part du groupe (1)	1 461	1 318	143
EBITDA / chiffre d'affaires	16,0%	15,4%	
Résultat opérationnel courant / chiffre d'affaires	5,3%	5,6%	

(1) Le Groupe communique, en interne et en externe, sur un résultat net récurrent part du groupe déterminé à partir du résultat net part du groupe retraité :

- Des pertes de valeur.
- Des opérations entraînant un impact en résultat individuellement supérieur à 50 M€ en valeur absolue et généralement inclus dans et/ou répartis entre les lignes « Réévaluation à la juste valeur de la participation antérieurement détenue » et « Résultat de cession actifs ».
- De la quote-part du Groupe dans ces différents éléments comptabilisés dans les entreprises mises en équivalence et incluse dans la ligne « Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence ».
- Des opérations particulières portant sur les instruments financiers (restructurations, renégociations ou autres) entraînant des impacts supérieurs à 50 M€ en valeur absolue sur le coût de l'endettement financier net.
- De la variation d'impôts différés actifs reconnue sur les entités de l'intégration fiscale SNCF dans la ligne « Impôts sur les résultats ».
- De la part des minoritaires relative à ces différents éléments et incluse dans la ligne « Résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) ».

L'indicateur ainsi déterminé vise à mieux refléter le résultat net part du groupe relatif à la performance récurrente du Groupe. Il s'établit comme suit à la clôture :

En millions d'euros	Notes (*)	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net - Part du groupe		1 557	1 310
Pertes de valeurs		-23	14
Inclus dans la ligne "Résultat de cession d'actifs"	1.3.4	-73	-
Inclus dans la ligne "Impôts sur les résultats"		-0	0
Inclus dans la ligne "Résultat net - Part des intérêts minoritaires"		-	-6
Résultat net récurrent - Part du groupe		1 461	1 318

(*) renvois aux notes du chapitre *Activités et résultats financiers du Groupe*.

1.2 COMPARABILITÉ DES COMPTES

La comparabilité des résultats 2024 avec ceux de 2023 est affectée par les variations de périmètre et change suivantes :

En millions d'euros	Effets sur l'évolution du chiffre d'affaires
TGV - Intercités	
Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
Cession de Expretio (Canada)	-1
Variation des taux de change	20
Keolis	
Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
Acquisition de Ambulance Renaud (France)	2
Variation de périmètre 2024	
Acquisition de services de bus (Canada)	5
Variation des taux de change	1
Geodis	
Variations de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
Acquisition de Transports Devoluy (France)	1
Acquisition de Trans-o-Flex (Allemagne)	109
Acquisition de Southern Companies (États-Unis)	7
Acquisition de International Transport & Shipping (Suisse)	9
Variation de périmètre 2024	
Cession de Burger Feron et Les Courtiers Associés (France)	-2
Variation des taux de change	-26
Rail Logistics Europe	
Variation de périmètre 2023 ⁽¹⁾	
Cession de Cargo Docks (Italie)	-2
Variations de périmètre 2024	
Cession de Captrain Netherlands (Pays-Bas)	-3
Cession de Farge-Vegesacker Eisenbahn et Teutoburger Wald-Eisenbahn (Allemagne)	-0
Variation des taux de change	0
Opérations internes	-0
Total	119

(1) Opérations réalisées en 2023 ayant un effet sur l'évolution du chiffre d'affaires 2023 / 2024.

1.3 RÉSULTATS DE L'EXERCICE 2024

1.3.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 43 354 M€ à fin décembre 2024, soit une augmentation de 1 594 M€ (+3,8%) par rapport à 2023 qui s'explique par :

- Des effets périmètre pour +123 M€.
- L'effet de la variation des taux de change pour -5 M€.
- Une croissance organique de +1 496 M€ (+3,6%) ; celle des activités est la suivante (données aux bornes des activités) :

Croissance organique 2024 du chiffre d'affaires aux bornes des activités

SNCF Réseau	+421 M€	+5,6%
SNCF Gares & Connexions	+148 M€	+8,0%
Transilien	+167 M€	+4,4%
TER	+443 M€	+7,6%
TGV - Intercités	+533 M€	+5,5%
Direction industrielle	+347 M€	+16,2%
Voyageurs autres	-208 M€	-20,1%
Keolis	+672 M€	+9,6%
Geodis	-485 M€	-4,2%
Rail Logistics Europe	+136 M€	+7,9%
SNCF Immobilier	-101 M€	-9,8%
Corporate	+124 M€	+9,9%

1.3.2 EBITDA

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation 2024 vs 2023		Variation à périmètre et change constants	
Chiffre d'affaires (CA)	43 354	41 760	1 594	3,8%	1 476	3,5%
Charges de personnel	-17 956	-16 589	-1 367	8,2%	-1 344	8,1%
Achats et charges externes (hors péages, énergie de traction et carburant) et autres produits et charges	-14 394	-14 485	91	-0,6%	165	-1,1%
Péages	-1 039	-944	-95	10,0%	-86	9,1%
Énergie de traction et carburant	-1 701	-2 023	322	-15,9%	324	-16,0%
Impôts et taxes	-1 308	-1 283	-25	2,0%	-26	2,0%
EBITDA	6 955	6 435	520	8,1%	509	7,9%
Taux EBITDA / CA	16,0%	15,4%				

1.3.3 Résultat opérationnel courant

Le résultat opérationnel courant de l'exercice 2024 est en baisse de 7 M€ par rapport à la même période de 2023, pour atteindre 2 319 M€.

La hausse de l'EBITDA est plus que compensée par :

- La hausse de 266 M€ des dotations aux amortissements.
- L'évolution défavorable de la variation nette des provisions : dotation nette de -290 M€ en 2024 contre une dotation nette de -29 M€ en 2023.

Le taux de transformation du chiffre d'affaires en résultat opérationnel courant passe ainsi de 5,6% à 5,3%.

1.3.4 Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel progresse de 132 M€ ; cette évolution s'explique notamment par la plus-value de 73 M€ réalisée sur la cession partielle de la participation dans la filiale Systra (voir note 3.3 du chapitre *Le groupe SNCF en 2024*).

1.3.5 Résultat financier

L'amélioration de 159 M€ du résultat financier entre 2023 et 2024 s'explique principalement par le changement d'hypothèses actuarielles et la mise à jour des taux d'actualisation retenus pour l'évaluation des provisions pour avantages du personnel.

1.3.6 Résultat net part du groupe

Conséquence de l'ensemble de ces évolutions, le résultat net part du groupe est bénéficiaire de 1 557 M€, contre un

gain de 1 310 M€ en 2023, après constatation d'un résultat net attribuable aux participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) de 97 M€.

1.4 ENJEUX ET PERSPECTIVES

Le contexte géopolitique et macro-économique est très incertain pour l'année 2025.

Le niveau de l'inflation recule en France. Après un pic en 2023, elle est revenue à 2,4% en 2024 et devrait se stabiliser vers 1,6% en 2025.

Après une croissance du PIB en France au ralenti en 2024 sous l'effet notamment d'une consommation des ménages limitée, de fortes incertitudes pèsent toujours sur la croissance en France en 2025, projetée à moins de 1%.

Le Groupe poursuivra ses efforts afin de faire face au renchérissement de ses coûts et à une conjoncture économique très incertaine. **La direction continuera de piloter le Groupe afin de préserver une structure financière équilibrée tout en poursuivant ses investissements d'avenir.**

Gage de sécurité et des performances futures au bénéfice de tous dans l'ensemble des territoires, la politique **d'investissements sera encore plus soutenue en 2025, proche de 12 Mds€** tous financements confondus.

Le Groupe poursuivra par ailleurs ses recrutements à un niveau élevé en 2025, supérieur à 20 000 nouveaux collaborateurs en France dont 15 000 en CDI, et continuera de déployer sa politique sociale auprès de ses collaborateurs.

2. RÉSULTATS DES ACTIVITÉS

Les contributions au chiffre d'affaires, à l'EBITDA, aux investissements nets et aux investissements tous financements des composantes du Groupe s'établissent comme suit (sauf indication contraire, les données financières par activité figurant dans le tableau ci-dessous et dans ceux des pages suivantes sont présentées en contributif Groupe) :

En millions d'euros	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	Transilien	TER	TGV - Intercités	Direction industrielle	Voyageurs Autres	Keolis
a) Chiffre d'affaires externe	3 019	465	3 619	5 916	9 777	96	14	7 485
b) Chiffre d'affaires intragroupe	4 953	1 539	318	353	429	2 384	811	178
a+b Chiffre d'affaires	7 973	2 004	3 938	6 269	10 207	2 480	825	7 664
c) EBITDA externe	2 027	448	215	369	1 527	179	-2	536
d) Élimination des opérations internes (1)	102	18	33	43	54	34	2	14
c+d EBITDA	2 128	466	248	412	1 581	213	0	550
Investissements nets (2)	-2 420	188	152	208	-542	-143	-68	-218
Investissements tous financements (2)	-5 521	-985	-1 319	-1 303	-877	-136	-43	-249

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 4.1 de la section *Le groupe SNCF en 2024*.

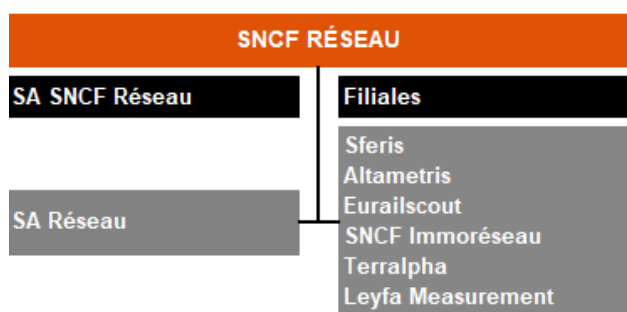
En millions d'euros	Geodis	Rail Logistics Europe	Logistique Autres	SNCF Immobilier	Corporate	Éliminations inter-secteurs	Total
a) Chiffre d'affaires externe	11 108	1 755	0	46	54		43 354
b) Chiffre d'affaires intragroupe	144	88	-0	879	1 324	-	-
a+b Chiffre d'affaires	11 252	1 843	-0	925	1 378	-13 401	43 354
c) EBITDA externe	1 197	204	4	211	39		6 955
d) Élimination des opérations internes (1)	6	7	-	2	31	-344	-
c+d EBITDA	1 203	211	4	213	70	-344	6 955
Investissements nets (2)	-181	-89	-	-44	-60		-3 218
Investissements tous financements (2)	-184	-88	-	-49	-58		-10 813

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

(2) Voir définition en note 4.1 de la section *Le groupe SNCF en 2024*.

Sauf indication contraire, les analyses des résultats par activité sont présentées non retraitées des effets périmètre et change ; les commentaires du chiffre d'affaires et de l'EBITDA portent sur des données calculées aux bornes de chaque activité (avant élimination des opérations internes au Groupe).

2.1 SNCF RÉSEAU



SNCF Réseau commercialise les sillons, gère, assure la maintenance, modernise et développe le réseau ferré national. Ses clients sont les 50 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 22 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.) qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altametriz, Eurailscout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 019	2 923	96
b) Chiffre d'affaires intragroupe	4 953	4 628	325
a+b Chiffre d'affaires	7 973	7 551	421
c) EBITDA externe	2 027	1 667	359
d) Élimination des opérations internes (1)	102	105	-3
c+d EBITDA	2 128	1 772	357
EBITDA / Chiffre d'affaires	26,7%	23,5%	
Investissements nets	2 420	1 778	642
Investissements tous financements	5 521	5 522	-1
(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.			

Faits marquants

– Face aux accidents de travail mortels qui ont frappé SNCF Réseau en 2022 et 2023 sur ses chantiers, une mission d'expertise « Nos vies, notre priorité » a été mise en œuvre pour aboutir à des actions pragmatiques et opérationnelles à fort impact pour éviter des accidents graves. Dès lors des actions prioritaires ont été déployées, dont le « STOP&GO », permettant à chacun d'intervenir quand une situation paraît dangereuse.

– SNCF Réseau a activé un dispositif opérationnel renforcé et exceptionnel afin d'assurer la réalisation des infrastructures nécessaires à la tenue des Jeux olympiques et paralympiques. La reprogrammation des chantiers, travaillée dès 2018, a permis de renforcer les unités de maintenance et ainsi de diminuer par deux les temps d'intervention lors d'incidents sur le réseau francilien durant les Jeux.

– Plusieurs actes de sabotage concomitants sur des lignes à grande vitesse ont eu lieu la veille de la cérémonie d'ouverture des Jeux. Le programme de sécurisation des installations stratégiques ainsi que la forte mobilisation des équipes de SNCF Réseau ont permis un retour à la normale 48 heures après les faits.

– La tarification du réseau ferré national 2024-2026, qui avait été validée par l'Autorité de régulation des transports (ART) en 2023, a été annulée par le Conseil d'État le 5 mars 2024 à la suite du recours de plusieurs régions. En conséquence, SNCF Réseau a soumis à consultation des parties un nouveau projet tarifaire le 8 avril dernier. L'ART a rendu un avis favorable le 5 septembre 2024 sur les principes tarifaires et les montants des redevances proposés par SNCF Réseau pour le cycle 2024-2026 sous réserve de modification de certains paramètres de calcul. Le Conseil d'administration de SNCF Réseau a adopté les modifications permettant de lever ces réserves le 11 septembre 2024 et la tarification définitive a été publiée le 12 septembre 2024 sur son site internet.

– Les mesures d'aides exceptionnelles de l'État au secteur du fret ferroviaire se poursuivent entre 2021 et 2024 avec une prise en charge d'un montant annuel maximal de 65 M€ (TTC), sans impact sur les comptes de SNCF Réseau puisque le montant de la compensation fret est augmenté à due concurrence du montant facturé en moins aux entreprises ferroviaires du secteur fret.

– La première étape du projet EOLE, prolongeant le RER vers l'ouest parisien en reliant la gare Haussmann-Saint-Lazare à Paris et Nanterre-la-Folie dans les Hauts-de-Seine (8 km de nouvelles infrastructures souterraines et trois nouvelles gares), a été inaugurée le 3 mai 2024. La

mise en service commerciale a eu lieu le 6 mai avec une fréquence qui s'est progressivement élevée dans le nouveau tronçon, pour atteindre son rythme plein de seize trains en fin d'année 2024.

– Le projet d'avenant n°2 au contrat de concession entre l'État et le GI CDG Express, ainsi qu'aux différents sous-contrats, dont celui de conception-construction, a été présenté au Conseil d'administration de SNCF Réseau le 27 juin 2024 et a abouti au processus de signature au deuxième semestre 2024.

– Du 9 au 12 novembre, la ligne Paris-Lyon a été fermée à la circulation pour mettre en exploitation le nouveau centre de circulation LGV Sud-Est, et le nouveau central sous-station LGV Sud-Est à Lyon. Les travaux ont consisté en l'installation d'équipements de signalisation et d'alimentation électrique sur 600 km de ligne à grande vitesse. L'exploitation de la ligne Paris-Lyon est désormais centralisée à Lyon au sein du poste de commande Jean-Macé.

– À la suite d'importants travaux sur les voies, sur les ouvrages d'art et sur la mise en accessibilité de certaines gares, SNCF Réseau a pu procéder à la réouverture le 31 octobre de la ligne de montagne les « Horlogers », vieille de 140 ans et reliant Besançon à la frontière suisse sur 75 km.

– Durant deux week-ends du 16 au 17 mars 2024 et du 20 au 21 avril 2024, une opération majeure de digitalisation du poste d'aiguillage de Villeneuve-Saint-Georges a été réalisée. Il s'est agi de raccorder le poste d'aiguillage (« Poste 4 ») de Villeneuve-Saint-Georges au centre informatisé de Vigneux-sur-Seine. D'un coût de 180 M€, dont 30 M€ portés par le projet NExTEO, elle s'inscrivait dans le cadre du programme de modernisation de l'exploitation de l'axe Sud-Est francilien débuté en 2017.

– De nouvelles étapes ont été franchies en 2024 dans la mise en service par palier des services express régionaux métropolitains (SERM) avec notamment une augmentation d'offre de vingt-quatre trajets supplémentaires par jour à Rennes grâce au nouveau système de signalisation (deux trains sur une même voie – 2TMV) ou encore l'inauguration du hall Béraudier à Lyon Part-Dieu, qui fluidifie les circulations voyageurs et offre de nouveaux services en gare.

– L'annonce de la nouvelle donne ferroviaire par le gouvernement en 2023 amène SNCF Réseau à structurer avec ses partenaires, en lien avec les parties prenantes dans les territoires, la montée en puissance de l'investissement. Ainsi, en 2024, 300 M€ ont été consacrés à l'accélération de la régénération et à la modernisation du réseau.

– Une belle progression est également à constater au niveau des projets régionaux de développement par rapport à 2023 (+135 M€ soit +16% vs 2023) à la suite des signatures progressives des contrats de plan État – régions.

– L'année 2024 marque le retour à un cash-flow libre positif pour la SA Réseau, conformément aux objectifs fixés en 2018.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires, à 8,0 Mds€, est en hausse de 5,6% soit de 421 M€ par rapport à 2023 (hausse de 7,5% hors redevances électriques pour lesquelles l'effet prix

favorable est restitué aux transporteurs). Cette évolution s'explique :

- Par la hausse tarifaire des redevances d'infrastructure (+465 M€ soit +7,6% pour la grande vitesse, +8% pour les activités conventionnées et +2,7% pour les entreprises ferroviaires de fret), compensée en partie par un effet prix de -146 M€ sur les redevances d'électricité de traction.

- Par le contre-effet des mouvements sociaux de 2023 (+190 M€).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 357 M€ (20,1%) par rapport à l'exercice précédent grâce à la hausse des redevances d'infrastructure et la performance réalisée, malgré une évolution dynamique des charges de personnel et des coûts exceptionnels liés à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (2 420 M€) progresse de 642 M€. Retraité d'une opération exceptionnelle sur le projet EOLE, les investissements nets s'élèvent à 1,7 Md€ soit à un niveau similaire à celui de 2023.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements (5,5 Mds€) se maintient à un niveau élevé.

Perspectives 2025

– Afin de répondre à l'enjeu sécurité et à la baisse de l'accidentologie, SNCF Réseau prévoit d'investir environ 110 M€ en 2025 pour sécuriser et supprimer des passages à niveau, installer des équipements de sécurité en voie, améliorer la protection contre l'incendie (en particulier en tunnel) et contrer les actes de malveillance et d'intrusions sur le réseau.

– Avec l'ouverture à la concurrence qui devient effective dans de nombreuses régions, SNCF Réseau met en œuvre de nombreuses actions dont celle de donner à ses clients les moyens de se développer. Pour répondre à leurs attentes en termes d'allocation des sillons, quatorze plans d'exploitation de référence (PER) sur les vingt-trois projetés ont été publiés fin 2024 et les neuf PER restants applicables à compter du service annuel 2028 seront publiés d'ici l'été 2025.

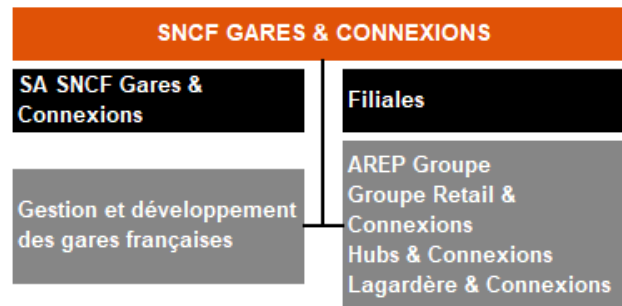
– Poursuite du programme SERM (services express régionaux métropolitains) : en juin et juillet 2024, l'État a labellisé vingt-quatre projets de SERM portés par les collectivités territoriales suivantes : Avignon, Basco-Landais, Bordeaux, Bretagne, Chambéry, Clermont-Ferrand, Côte d'Opale, Franco-Suisse, Grenoble, Lille, Lorraine – Luxembourg, Lyon, Marseille, Montpellier, Mulhouse, Nantes, Nice, Orléans, Rouen, Saint-Étienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours.

Selon le ministère des Transports, il s'agit d'une première étape en vue de l'obtention du statut SERM, qui sera délivré à partir de 2025 sur la base d'un dossier

approfondi, précisant les objectifs, la feuille de route, le plan de financement, ainsi que la gouvernance du projet.

– L'accélération de la régénération et de la modernisation du réseau se poursuivra en 2025 avec une enveloppe en progression qui atteindra 390 M€.

2.2 SNCF GARES & CONNEXIONS



SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Il intègre la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep, Retail & Connexions, Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	465	424	41
b) Chiffre d'affaires intragroupe	1 539	1 432	107
a+b Chiffre d'affaires	2 004	1 856	148
c) EBITDA externe	448	356	92
d) Élimination des opérations internes (1)	18	15	3
c+d EBITDA	466	370	95
EBITDA / Chiffre d'affaires	23,2%	20,0%	
Investissements nets	-188	434	-623
Investissements tous financements	985	1 112	-127
(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.			

Faits marquants

– L'année 2024 a été marquée par un dynamisme important de l'activité des commerces. Cette progression reflète un niveau d'activité très dynamique des commerçants en gares, qui s'explique par une forte croissance des segments presse et restauration notamment.

L'Autorité de régulation des transports (ART) a rendu un avis conforme en mars 2024 sur le document de référence des gares 2024, confirmant ainsi un chiffre d'affaires des prestations régulées de l'ordre de 1,1 Md€. Un avis conforme de l'ART a été également rendu en novembre 2024 sur le document de référence des gares 2025, pour un chiffre d'affaires confirmé de l'ordre de 1,2 Md€. Deux documents de référence auront donc été validés dans le même exercice.

– SNCF Gares & Connexions a réussi les Jeux de Paris 2024 en délivrant une très haute qualité de service en production, exploitation et services, en offrant des parcours fluides aux clients français et internationaux et en garantissant un haut niveau de sécurité et de sûreté dans les cinquante-six gares concernées. Les équipes de SNCF Gares & Connexions se sont fortement mobilisées pour préparer et assurer le succès de cet événement en accueillant tous les visiteurs (clients, voyageurs ou

accrédités) dans des gares accessibles. Les actions entreprises pour la réussite des Jeux ont positionné SNCF G&C comme le leader incontournable de la gestion des flux et du pilotage des activités en gare (transporteurs, commerces et prestataires) ; elles s'inscrivent dans le cadre d'une amélioration durable de l'exploitation des gares et de l'expérience des clients B2B et B2C.

– L'année 2024 a été marquée par les inaugurations de grands projets : la galerie Béraudier à Lyon Part-Dieu, le projet Horizon à la gare de Paris Saint-Lazare (places de stationnement pour vélos), la gare de Saint-Denis, la grande halle voyageurs et la liaison directe mécanisée entre gare de surface et gare souterraine à Paris-Austerlitz, le projet Horizon à Paris-Nord (halle à vélos, cour des taxis...), la gare de Cagnes-sur-Mer ou encore la passerelle de Pau le 18 octobre 2024. Par ailleurs, le projet EOLE d'extension du RER E vers l'ouest parisien a franchi un jalon significatif au premier semestre 2024 avec l'ouverture et mise en service de trois nouvelles gares (Nanterre-La Folie, La Défense-CNIT, Porte-Maillot), au mois de mai.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de SNCF Gares & Connexions est en progression de 148 M€ (8,0%) par rapport à 2023. La hausse des prestations régulées (+92 M€ soit +9%) et celle des revenus de concessions (+37 M€ soit +13%) expliquent l'essentiel de la croissance du chiffre d'affaires.

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 95 M€ entre 2023 et 2024 du fait principalement de la sortie du bouclier tarifaire et de la refonte du modèle sur les prestations régulées, et de la progression des redevances de commerces en gare.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (-188 M€) est en recul de 623 M€. Retraité d'une opération exceptionnelle sur le projet EOLE, les investissements nets s'élèvent à 386 M€ soit à un niveau similaire à celui de 2023.

À noter que concernant les investissements tous financements, l'année 2024 est marquée par une production toujours élevée et proche de 1 Md€, traduisant la capacité de SNCF G&C à conserver un niveau élevé d'investissements.

Perspectives 2025

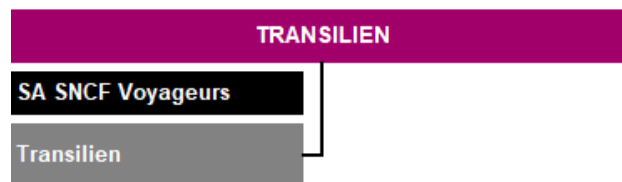
– Un enjeu central de maîtrise des coûts : l'année 2025 devrait être marqué par une activité en croissance, notamment portée par l'activité commerciale et le niveau des prestations régulées en lien avec la récente validation par l'ART du document de référence des gares 2025. Dans un contexte économique incertain, les efforts de maîtrise des coûts (charges et investissements) et de recherche de productivité seront des points de vigilance majeurs à tous les niveaux de l'entreprise.

– Le document de référence des gares 2026 fera l'objet d'une consultation des parties prenantes au premier trimestre 2025, pour une saisine de l'ART qui démarrera au second trimestre et un avis attendu trois mois avant le début du service horaire 2026 courant 2025.

– Actualisation du contrat de performance pluriannuel avec l'État : conformément aux dispositions du décret n°2019-1583 du 31 décembre 2019 relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs, SNCF Gares & Connexions a lancé au dernier trimestre 2024 les travaux d'actualisation triennale de son contrat

pluriannuel signé en 2022 avec l'État. Ces travaux se poursuivront en 2025, notamment pour mettre à jour la trajectoire financière du contrat.

2.3 TRANSILIENT



Transilien propose des services de transport ferroviaire de proximité en Île-de-France.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	3 619	3 415	205
b) Chiffre d'affaires intragroupe	318	356	-37
a+b Chiffre d'affaires	3 938	3 770	167
c) EBITDA externe	215	335	-120
d) Élimination des opérations internes (1)	33	31	1
c+d EBITDA	248	367	-119
EBITDA / Chiffre d'affaires	6,3%	9,7%	
Investissements nets	-152	-52	-100
Investissements tous financements	1 319	1 209	110

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Première année d'exécution de l'avenant au contrat qui lie Transilien et Île-de-France Mobilités (prolongation du contrat 2020-2023 pour les années 2024 et 2025), avec notamment l'application de la clause de partage du résultat conduisant à restituer à IDFM une quote-part du résultat net avant impôt quand celui-ci est au-delà du seuil de 2% de la rémunération.

– Nouveaux services vendus à IDFM en 2024 avec l'exploitation du tram-train T12 (Massy-Évry-Courcouronnes) mis en service le 9 décembre 2023 et l'exploitation de Eole Phase 1 (prolongement jusqu'à Nanterre-La Folie) à partir du 6 mai 2024 avec un service allégé, puis en service nominal à compter du 15 décembre.

– Réussite des JO et JOP grâce à la mobilisation de 13 000 agents et 5 000 renforts, 7 500 trains supplémentaires en Île-de-France qui ont généré quarante-neuf millions de trajets (+30% de flux vs période équivalente 2023). Un taux de ponctualité « olympique », avec vingt-et-un jours supérieurs à 94% sur un total de trente-et-un jours d'épreuves et même treize jours au-delà de 96%. Une satisfaction clients record à 97% durant cette période. Un coût net résiduel à la charge de Transilien de 28 M€.

– Fréquentation des voyageurs en fin d'année 2024 à 95% du nominal 2019 et à 92% en moyenne sur l'année ; l'exercice a été marqué par d'excellents résultats au cours du troisième trimestre (100%, en lien avec les JO/JOP),

tendance qui s'est poursuivie au quatrième trimestre (96%).

– Poursuite du programme de livraison du matériel avec quarante-deux rames livrées dont vingt-neuf RER NG, onze Regio2N et deux trams-trains pour la ligne T12.

– Transilien a répondu à l'appel d'offre pour l'exploitation de la ligne L.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Transilien est en progression de 167 M€ (+4,4%), du fait principalement de l'effet de l'indexation contractuelle forfaitaire (+49 M€), de l'impact des avenants - y compris Jeux olympiques – (+58 M€) et du contre-effet des grèves 2023 (+47 M€).

– EBITDA

L'EBITDA de Transilien recule de 119 M€ ; cette évolution s'explique essentiellement par la révision à la baisse du niveau de rémunération contractuelle du nouveau contrat d'exploitation avec Île-de-France Mobilités, par le différentiel entre l'indexation de la rémunération forfaitaire et l'effet prix sur les charges (-48 M€) et par la part non financée des coûts liés aux Jeux olympiques et paralympiques (-28 M€).

– Investissements nets

Le montant des investissements nets de l'exercice est en recul de 100 M€ par rapport à la même période de l'année précédente. La hausse des subventions encaissées en 2024 et l'effet de décaissements anticipés en 2023 compensent la hausse des investissements tous financements.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements (1 319 M€) progresse de 110 M€, en lien avec des acquisitions de matériel roulant neuf en hausse.

Perspectives 2025

– À périmètre constant (hors sortie des lots de tram-train T4, T11, T12, T13), progression de l'offre de 5% en 2025. Évolution caractérisée par le retour au plan de transport nominal et par l'effet année pleine de la desserte Eole jusqu'à Nanterre-La Folie.

– Poursuite de la hausse de la fréquentation, au-delà de +4% par rapport à 2024.

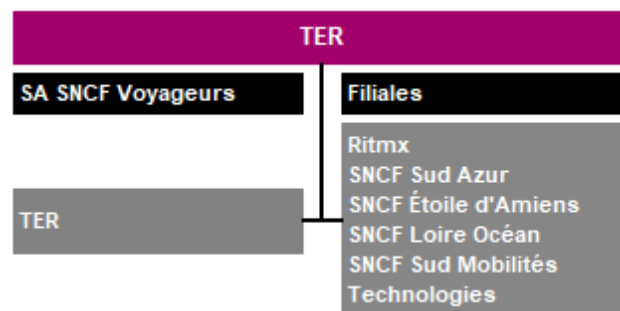
– Poursuite du programme d'investissements avec la livraison des rames RER NG et la mise en service de sites pour l'entretien des nouveaux matériels, à Villeneuve pour les RER NG de la ligne D et les Regio2N des lignes R et D Sud, et à Mantes dans le cadre du prolongement d'Eole.

– Ouverture à la concurrence : désignation du futur exploitant de la ligne L attendue au premier semestre

2025. Attente du cahier des charges pour la mise en concurrence de la ligne J.

– Travaux relatifs à la prolongation du contrat historique avec Île-de-France Mobilités au-delà de 2025.

2.4 TER



TER propose des services de transport régional de voyageurs conventionné, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés via les filiales RITMx et SNCF Sud Mobilités Technologies.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	5 916	5 482	434
b) Chiffre d'affaires intragroupe	353	348	5
a+b Chiffre d'affaires	6 269	5 830	439
c) EBITDA externe	369	314	56
d) Élimination des opérations internes (1)	43	43	0
c+d EBITDA	412	356	56
EBITDA / Chiffre d'affaires	6,6%	6,1%	
Investissements nets	-208	75	-282
Investissements tous financements	1 303	1 258	45

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Mise en œuvre des nouveaux contrats en gré à gré avec les autorités organisatrices (AO), intégrant des objectifs plus exigeants sur le plan financier et sur celui de qualité de service.

– Dans le contexte d'une augmentation continue de la fréquentation, et malgré de nombreux aléas externes notamment climatiques, TER atteint une régularité de 92%, confirmant la résilience de la production.

– Progression des résultats en « Information voyageurs » et « Satisfaction client » (91% en situation normale) et mise en œuvre réussie de l'offre pour les Jeux olympiques et paralympiques 2024.

– Amélioration de l'EBITDA par rapport à 2023, avec un taux de rentabilité (EBITDA/chiffre d'affaires) qui repasse au-dessus de la barre des 6%, en partie grâce à des effets de régularisation sur exercices antérieurs.

– Poursuite du processus d'ouverture à la concurrence :

- Attribution de l'appel d'offre fonctionnel « Système d'Information Billettique Régional » PACA au groupement formé par SNCF Voyageurs, SNCF Connect Tech Services et Capgemini Technology Services.

- Attribution de la concession « Nancy-Contrexéville » par Grand Est au consortium concurrent NGE/Transdev (environ 50 M€ de chiffre d'affaires annuel pour exploiter

et maintenir la ligne 14 qui sera réouverte en décembre 2027).

– Des retards de livraison de matériels roulants neufs (cinquante-cinq rames sur soixante-quatorze prévues), avec des conséquences industrielles et financières (décalage de versements de subventions de certaines AO).

– Poursuite des travaux de mobilisation et mise en exploitation des trois sociétés dédiées (Sud Azur, Étoile d'Amiens, Loire Océan) et préparation des réponses à appels d'offre pour les lots exploitation Transfrontalier (Grand Est), Bruche-Piémont-Vosges, Bourgogne ouest, Dessertes parisiennes (Hauts-de-France), Poitou-Charentes, Étoile de Caen et Toulon Alpes.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de TER est en hausse de 439 M€ soit de 7,5% par rapport à 2023. Hors contre-effet des grèves 2023, la croissance est de 358 M€. Elle s'explique par des indexations contractuelles favorables et par une hausse des recettes voyageurs (développement de l'activité et du trafic) ; ces effets sont néanmoins atténués par de nouveaux contrats plus exigeants, avec une performance en partie restituée aux autorités organisatrices.

– EBITDA

L'EBITDA de TER progresse de 56 M€ entre 2023 et 2024, en raison de l'augmentation des recettes voyageurs - consécutive à un développement de l'offre ferroviaire régional et à la poursuite de la hausse de la fréquentation -, d'un effet performance et de la résolution de litiges passés.

– Investissements nets

Le volume des investissements nets de l'exercice (-208 M€) diminue de 282 M€, en lien principalement avec la hausse des subventions.

Perspectives 2025

– Consolider la robustesse des fondamentaux : sécurité, qualité de service et de production.

– Poursuivre le développement de l'offre de transport 2025 (+2,4% de Tkm commerciaux).

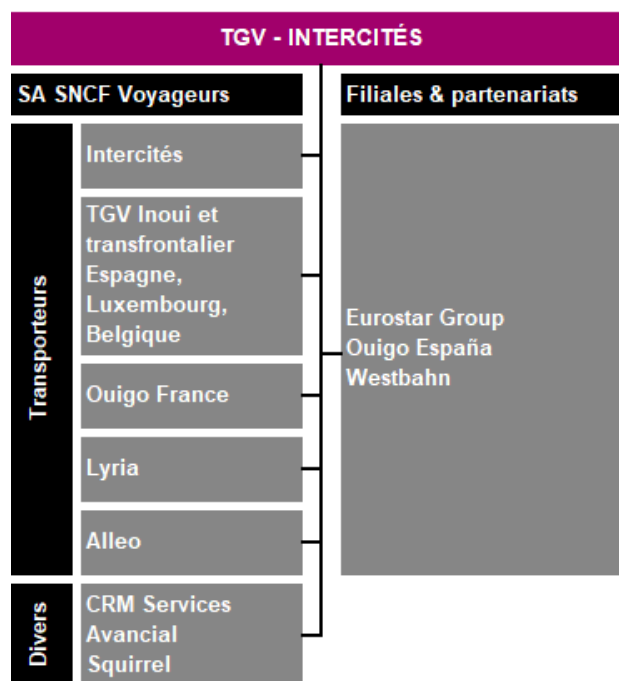
– Renforcer le business de TER et la compétitivité globale de TER (compétitivité prix, RSE...) et de son écosystème.

– Poursuivre et accélérer la transformation humaine, managériale, business et organisationnelle.

– Consolider la mise en exploitation (robustesse et efficience) des trois sociétés dédiées exploitation (Sud Azur, Étoile d'Amiens, Loire Océan) et de la filiale Sud Mobilités Technologies (exploitation du système d'information et de billettique de la région Sud).

– Remporter les appels d'offres dont l'attribution est prévue en 2025 : Transfrontalier (Grand Est), Bruche-Piémont-Vosges, Bourgogne Ouest, Étoile de Caen et Toulon Alpes.

2.5 TGV - INTERCITÉS



TGV - Intercités propose à ses clients un service de transport longue distance en France et en Europe dans le cadre de la SA Voyageurs (à travers par exemple TGV Inoui, Ouigo, Intercités), de coopérations européennes (Lyria avec les CFF, Alleo avec la DB) et de ses filiales (Eurostar Group, Ouigo España...).

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	9 777	9 279	498
b) Chiffre d'affaires intragroupe	429	376	53
a+b Chiffre d'affaires	10 207	9 655	551
c) EBITDA externe	1 527	1 597	-70
d) Élimination des opérations internes (1)	54	47	7
c+d EBITDA	1 581	1 644	-63
EBITDA / Chiffre d'affaires	15,5%	17,0%	
Investissements nets	542	571	-29
Investissements tous financements	877	700	176

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Grande vitesse France

– L'année 2024 a été marquée par des trafics en hausse (marché pro et loisirs fréquents), malgré un potentiel de croissance du trafic limité par la capacité des rames existantes, les travaux sur le réseau et la montée en charge de la concurrence. Les taux d'occupation sont élevés, avec certains trains saturés (taux stable de 34% des trains complets en moyenne en 2024).

– L'activité a été contrastée avec un très bon début d'année, un effet des Jeux olympiques plutôt défavorable sur les trafics grande vitesse pendant l'été, et une bonne reprise (notamment de la clientèle professionnelle) à l'automne.

Europe

– Eurostar : les trafics sont en progression par rapport à 2023, même si l'activité a été pénalisée sur les routes londoniennes par une concurrence aérienne forte. Le refinancement global de la dette a été finalisé avec succès au premier semestre.

– Ouigo España : poursuite du développement de l'activité avec l'ouverture de nouvelles routes (Valladolid, Murcia). Dans un contexte très concurrentiel (quatre opérateurs), marqué par ailleurs par les intempéries de Valence et un retard dans l'ouverture de routes du Sud (différée au tout début 2025 en lien avec l'homologation du matériel), la filiale a démontré ses capacités d'adaptation avec une très forte agilité dans l'utilisation de ses moyens et l'évolution de ses offres.

Intercités

– Un trafic soutenu tout au long de l'année.
– La mise en place du Pass Rail a été réalisée à l'été à la demande de l'État.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de TGV - Intercités (non retraité des effets périmètre et change) est en progression de 551 M€ (+5,7%). Hors effets des conflits sociaux 2023 et 2024 et de la variation des taux de change, la hausse s'établit à 368 M€ (+3,7%) ; cela s'explique notamment par une bonne performance commerciale sur le marché domestique (hors période estivale), portée par le développement de la clientèle Loisirs et la confirmation de la reprise du segment Professionnels.

– EBITDA

Par rapport à 2023, l'EBITDA recule de 63 M€ ; hors effet change et retraité des grèves 2024 et du contre-effet des grèves 2023, il est en retrait de 150 M€ ; cette évolution est principalement due à la non-répercussion de la totalité de l'augmentation des charges dans le prix des billets TGV ainsi qu'à une performance moindre d'Eurostar.

– Investissements tous financements

Le volume des investissements tous financements (877 M€) progresse de 176 M€, en lien avec une hausse des rénovations de matériel roulant et des investissements relatifs aux ateliers de maintenance.

Perspectives 2025

Grande vitesse France

– Le trafic 2025 devrait être comparable à celui de 2024 compte tenu de taux d'occupation déjà élevés et d'un volume de places offertes équivalent.

– Le programme permettant d'augmenter le parc de rames en low-cost (programme Ouigo Up) continue de monter en régime.

– La concurrence s'intensifie, avec l'augmentation des offres ou la création de nouvelles offres, notamment Trenitalia sur l'axe Paris-Marseille.

– Des gains de performance industrielle seront recherchés grâce un meilleur rendement des rames et au renforcement de la disponibilité du parc pour gagner en capacité.

– La trajectoire d'investissements est ambitieuse et permet de préparer l'avenir. Des projets structurants de renouvellement du parc de matériel roulant (marché TGV M) et des opérations importantes d'adaptation des

installations de maintenance pour accueillir ces nouvelles rames sont ainsi programmés.

Europe

– Poursuite de la montée en puissance de l'offre et des trafics d'Eurostar Group, et poursuite du projet de renouvellement de la flotte.

– Ouigo España : essor du trafic avec le plein effet des ouvertures de ligne finalisées courant 2024, et l'effet de l'ouverture mi-janvier des nouvelles routes au Sud (Séville et Malaga).

– Réouverture des circulations ferroviaires vers l'Italie, avec la remise en service du tunnel dans la vallée de la Maurienne programmée au 1^{er} avril 2025.

– Année complète pour la liaison Paris-Berlin de jour en coopération avec la Deutsche Bahn.

– Vitesse classique : lancement de l'offre Ouigo Train Classique au service annuel 2025 entre Paris et Bruxelles, en coopération avec SNCB.

Intercités

– En termes d'offres, l'ambition 2025 est marquée par le lancement du Nancy-Lyon et le renfort de capacité sur l'offre de nuit (Nice et Toulouse) et sur la transversale Sud.

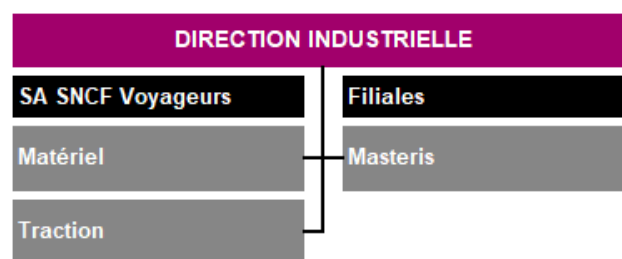
– Cette hausse de l'offre se déroule dans un contexte de travaux importants, en particulier sur l'axe Paris-Limoges-Toulouse mais aussi sur les trains de nuit.

– Un plan d'adaptation est mis en œuvre du fait du décalage de livraison des rames Oxygène.

– À la suite de l'attribution par l'État de l'appel d'offres Océan à SNCF Voyageurs début 2025, Intercités en prépare la pré-exploitation.

– Intercités lance la préparation de la réponse au lot suivant, Paris-Limoges-Toulouse et Paris-Clermont-Ferrand.

2.6 DIRECTION INDUSTRIELLE



La Direction industrielle assure la coordination d'ensemble des autres activités et métiers du groupe SNCF. Elle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et la filiale Masteris. L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement des pièces pour l'ensemble des technocentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	96	81	15
b) Chiffre d'affaires intragroupe	2 384	2 053	331
a+b Chiffre d'affaires	2 480	2 133	347
c) EBITDA externe	179	135	44
d) Élimination des opérations internes (1)	34	28	6
c+d EBITDA	213	163	50
EBITDA / Chiffre d'affaires	8,6%	7,6%	
Investissements nets	143	158	-14
Investissements tous financements	136	161	-25

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

– Programme industriel OP'TER – programme de rénovation des rames AGC et TER 2N NG : 886 rames contractualisées à date par SNCF auprès de l'ensemble des régions de France et des Chemins de fer luxembourgeois. Fin de programme prévue en 2032. Montée en cadence plus lente que prévue, avec une prévision de soixante-cinq rames livrées en 2024. Plus de 700 recrutements prévus en 2024 (sur un effectif en technicentre industriel d'environ 5 000 agents), nécessitant à la fois un important volume de formations et des adaptations importantes des organisations de production. Néanmoins, l'objectif de cadence de production de huit rames par mois est atteint en octobre, et les travaux de rénovation et d'augmentation de capacités sont en cours de finalisation dans les technicentres de Bischheim, Tergnier et Saint-Pierre-des-Corps.

– Poursuite des travaux de rénovation et des opérations mi-vie de rames Duplex, Thalys, ZTER pour la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre Val de Loire.

– Volume d'études d'ingénierie toujours important à destination des activités de SNCF Voyageurs – préparation des projets à venir, optimisation de la maintenance des rames, préparation de l'arrivée des nouveaux matériels (TGV M, RER NG).

– Stock de pièces en forte augmentation : constitution pour le projet OP'TER, prudence prise pour la période des Jeux Olympiques et sécurisation de 1 200 références critiques, permettant (1) de stabiliser les délais de livraison aux technicentres de maintenance malgré un taux de service fournisseurs toujours dégradé (70%), (2) de réduire ainsi les immobilisations de matériels roulants.

– Nouveau plan de performance relancé (après l'atteinte des objectifs du précédent plan), mettant l'accent sur l'optimisation des besoins en pièces détachées, la réduction des temps passés par rame dans les technicentres industriels et la réduction des coûts transverses.

– Objectif de mises en stage tenu pour la formation des nouveaux conducteurs dans un contexte de demande forte.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de la Direction industrielle est en hausse de 347 M€, soit de 16,2% par rapport à 2023. La montée en puissance des travaux du programme OP'TER de modernisation du matériel roulant pour le compte des

régions, ainsi que la hausse des ventes de pièces et d'études, expliquent l'essentiel de la croissance de l'activité.

– EBITDA

L'EBITDA de la Direction industrielle progresse 50 M€ entre 2023 et 2024 grâce aux gains de performance sur la réparation des pièces dans les technicentres industriels, sur l'ingénierie et sur la logistique de livraison des pièces aux technicentres.

Perspectives 2025

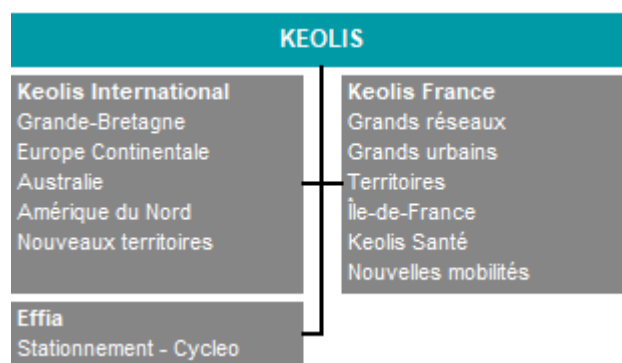
– OP'TER : objectif de livraison de cent vingt-et-une rames en 2025 ; démarrage de la production à Tergnier et renforcement de celle-ci à Rouen. Objectif de douze livraisons par mois.

– Niveau de recrutements OP'TER encore soutenu en 2025 dans les métiers de production industrielle pour permettre d'atteindre les cadences de livraisons de rames renouvelées projetées de 2026 à 2028.

– Les autres programmes de rénovations / transformation sont dans la continuité des travaux de 2024 : TGV Duplex, finalisation du programme Thalys, opérations de modifications / adaptations des Z20500 de Transilien pour la ligne C, des automoteurs ZTER pour la Bretagne, les Pays de la Loire et le Centre Val de Loire, des voitures Corail pour Auvergne-Rhône-Alpes et du matériel Corail ARO pour Intercités.

– En lien avec le plan de performance et la réduction des consommations de pièces, objectif de réduction du stock de pièces en 2025, nécessitant un travail d'optimisation de la planification des commandes de pièces en regard des besoins projetés au plus juste, sans immobiliser davantage de rames pour cause d'attente de pièces.

2.7 KEOLIS



Keolis est un opérateur de transport public de voyageurs et de services de mobilité présent dans 13 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime ou fluviale, vélo) ainsi qu'à la gestion du stationnement.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	7 485	6 812	673
b) Chiffre d'affaires intragroupe	178	171	7
a+b Chiffre d'affaires	7 664	6 984	680
c) EBITDA externe	536	520	16
d) Élimination des opérations internes (1)	14	17	-3
c+d EBITDA	550	537	12
EBITDA / Chiffre d'affaires	7,2%	7,7%	
Investissements nets	218	169	49
Investissements tous financements	249	229	20

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

En France, plusieurs succès significatifs :

- Lille – renouvellement pour sept ans du contrat multimodal ILEVIA pour un montant de plus de 350 M€/an.
- Lyon – gain du lot bus / trolleybus de la ville (contrat de six ans pour plus de 250 M€/an).
- Île-de-France – gain du lot 9 Bus Paris (contrat de huit ans) et de la ligne 18 du Grand Paris (Orly-Versailles Chantiers, contrat de sept ans dont deux ans de pré-exploitation).
- Orléans – renouvellement du contrat multimodal TAO (contrat de six ans).
- Nîmes – gain de l'appel d'offre offensif (multimodal – durée six ans et demi).
- Besançon – gain du contrat multimodal, réseau GINKO (contrat de sept ans).
- Amiens – renouvellement du contrat multimodal AMETIS (contrat de six ans).

À l'international, des faits marquants notables :

- États-Unis – démarrage le 1^{er} janvier de l'exploitation et de la maintenance des deux réseaux de bus remportés en 2023, à Phoenix (contrat de quatre ans) et Austin (contrat de cinq ans) pour un total supérieur à 200 M€/an hors extension. Par ailleurs, prolongation d'un an (jusqu'à mi-2027) du contrat de Keolis Commuter Services (KCS) qui exploite et maintient le réseau de trains de banlieue de Boston depuis 2014 (500 M€/an). Enfin, renouvellement du contrat d'exploitation/maintenance des transports en commun de Victor Valley en Californie du Sud (contrat de cinq ans).
- Royaume-Uni – renouvellement pour huit ans du contrat du métro automatique de Londres DLR et prolongation pour trois années du contrat d'exploitation/maintenance du réseau de tramways Metrolink de Manchester confié depuis 2017 à KeolisAmey Metrolink Ltd.
- Pays-Bas – renouvellement pour dix ans du marché Bus d'Utrecht.
- Belgique – gain d'une partie des lots sur un marché regroupant plusieurs contrats de bus en Belgique (De Lijn, contrat de dix ans).
- Canada – Keolis acquiert deux activités de transport de la société STA (urbain et Intercités) qui lui permettent de doubler sa taille dans le pays.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires de l'exercice 2024 de Keolis est en hausse de 680 M€ (9,7%) par rapport à 2023. Cela concerne :

- Le périmètre International pour +416 M€ avec un effet portefeuille aux États-Unis, des indexations favorables en Australie, aux États-Unis et au Royaume-Uni et des revenus complémentaires en Australie et aux États-Unis.
- Le périmètre France pour +255 M€ dont un effet portefeuille (gains de contrats de bus en Île-de-France, effet année pleine de l'exploitation du tramway T13 en Île-de-France...) et des indexations favorables.

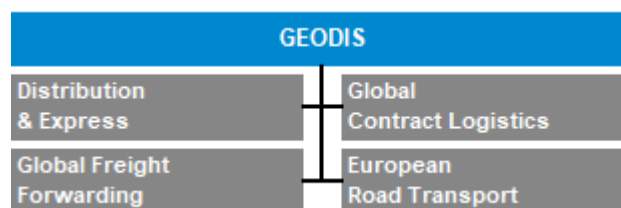
– EBITDA

L'EBITDA de Keolis ne présente pas d'évolution significative par rapport à l'exercice précédent.

Perspectives 2025

- France : poursuite des appels d'offres de bus en Île-de-France. Plusieurs grands réseaux urbains seront attribués ou remis en concurrence par les autorités organisatrices (Rennes, Rouen, Tours, Metz).
- International : de nombreuses attributions sont attendues (High Frequency Rail au Canada, bus de Stockholm en Suède, Gautrain en Afrique du Sud...) et des appels d'offres d'envergure seront lancés (MR5 Trains à Melbourne, trains à Boston, tram à Manchester...).

2.8 GEODIS



Geodis est un opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Global Freight Forwarding - aérien et maritime, Distribution & Express, European Road Transport, Global Contract Logistics).

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	11 108	11 513	-406
b) Chiffre d'affaires intragroupe	144	127	17
a+b Chiffre d'affaires	11 252	11 640	-389
c) EBITDA externe	1 197	1 110	87
d) Élimination des opérations internes (1)	6	7	-0
c+d EBITDA	1 203	1 117	86
EBITDA / Chiffre d'affaires	10,7%	9,6%	
Investissements nets	181	218	-36
Investissements tous financements	184	213	-28

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

- Un ralentissement économique mondial qui se matérialise par la baisse des volumes transportés en France et en Europe (industrie manufacturière), ainsi qu'aux États-Unis (ventes au détail et biens de

consommation). Une forte volatilité des taux de fret liée au contexte géopolitique mondial.

– Les métiers Distribution & Express en France et en Allemagne (trans-o-flex) et Freight Forwarding font état d'une bonne résilience du fait respectivement de la qualité du chiffre d'affaires et de la croissance des volumes.

– Le métier Contract Logistics, plus exposé aux marchés des produits de grande consommation et du *e-commerce*, est fortement affecté par la baisse des volumes et par des tendances de ré-internalisation chez certains clients.

– En 2023, Geodis avait établi sa raison d'être « Au service de tous, nous mettons en œuvre une logistique innovante, durable et éthique, pour distribuer, partout dans le monde, les produits dont nous avons besoin ». Les objectifs que s'était fixé Geodis en termes de décarbonation couvrant les scopes 1, 2 et 3 ont été validés par SBTi.

– En 2024, Geodis a reçu une médaille d'argent EcoVadis et se classe ainsi dans le top 2% des entreprises évaluées dans le secteur du transport routier de marchandises.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Geodis est en baisse de 389 M€ (-3,3%) par rapport à 2023. Il a été affecté par :

- Un effet périmètre pour +123 M€ (détail en point 1.2 Comparabilité des comptes).
- Un effet change pour -26 M€.

À périmètre et taux de change constants, le chiffre d'affaires est en baisse de 4,2% (-485 M€).

- Contract Logistics (-707 M€) : ce résultat est affecté à hauteur de -519 M€ par un changement de qualification des contrats de *transport management* aux États-Unis (effet neutre sur l'EBITDA) ; la faiblesse des volumes et un taux de surfaces vides élevé expliquent l'essentiel de la baisse résiduelle.

- Freight Forwarding : +166 M€ (+4,3%) grâce aux bons volumes de l'aérien (+10,9%).

– EBITDA

Le montant de l'EBITDA de Geodis progresse de 86 M€. À périmètre et taux de change constants, il augmente de 78 M€. Cela s'explique notamment par un redressement observé dans les métiers Freight Forwarding (+23 M€) et Contract Logistics (+15 M€) et par la bonne performance de Distribution & Express (+40 M€). Celle de European Road Transport est plus modérée (+2 M€).

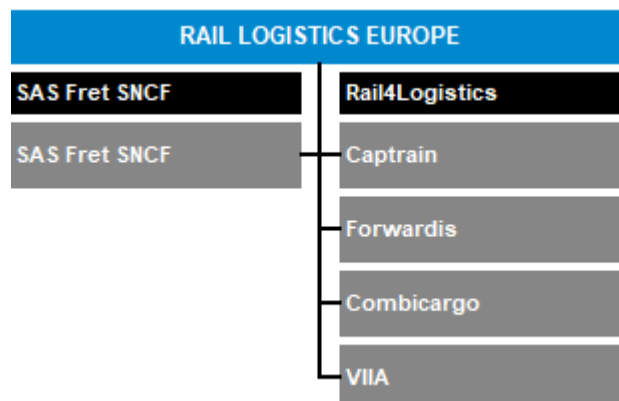
Perspectives 2025

– Un budget 2025 volontariste porté par une forte ambition commerciale malgré un contexte économique général volatile et incertain (gains de volumes avec les clients existants, nouveaux logos et ventes croisées), et supporté par des investissements dans les forces de ventes.

– Les principaux sujets d'incertitude concernent l'évolution des taux de fret à court terme dans le transport maritime et dans une moindre mesure dans l'aérien, la faiblesse de la production industrielle en particulier en Europe, la faiblesse de la consommation des ménages et les tensions géopolitiques.

– Des attentes sociétales croissantes de la part de nombreux clients et la volonté de Geodis de faire de la RSE un atout.

2.9 RAIL LOGISTICS EUROPE



Rail Logistics Europe (RLE) regroupe des activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde, à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	1 755	1 630	125
b) Chiffre d'affaires intragroupe	88	82	6
a+b Chiffre d'affaires	1 843	1 712	131
c) EBITDA externe	204	121	83
d) Élimination des opérations internes (1)	7	7	-0
c+d EBITDA	211	128	83
EBITDA / Chiffre d'affaires	11,4%	7,5%	
Investissements nets	89	94	-5
Investissements tous financements	88	50	38

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

Transverse RLE

Année de transformation majeure pour RLE dans un contexte marché très contrasté mais meilleur qu'initialement prévu. En France, la mise en œuvre de la discontinuité de Fret SNCF (abandon de vingt-trois contrats) a affecté le chiffre d'affaires à hauteur de -51 M€. Ce retrait est compensé par les autres activités qui poursuivent leur dynamique de développement, malgré une concurrence de la route renforcée par des prix très bas en 2024. On constate notamment des volumes bien supérieurs aux prévisions sur les marchés armées et produits pétroliers, en répercussion directe ou indirecte de la guerre en Ukraine et affectant en particulier Fret SNCF, ainsi que Forwardis et Captrain en Allemagne et Pologne.

L'année a aussi été marquée par le prolongement de la fermeture de la vallée de la Maurienne affectant Fret SNCF, Captrain, VIIA et Forwardis dans une moindre mesure, et par la poursuite de la rationalisation du portefeuille d'activité se traduisant par la cession de cinq filiales et participations.

SAS Fret SNCF

Activité en croissance de +3,6% vs 2023 liée au contre-effet des grèves contre la réforme des retraites (+53 M€) qui vient compenser l'impact de la discontinuité (-51 M€). À cela s'ajoutent de bons volumes dans les secteurs

armées et chimie qui atténuent le ralentissement constaté à partir de l'automne dans les secteurs Céréales et Sidérurgie.

Captrain

Chiffre d'affaires en croissance (+4,7% vs 2023) expliqué notamment par le contre-effet des grèves de 2023 (+14,8 M€) et un effet volume en Espagne dans les secteurs sidérurgie et transport combiné qui compensent notamment l'effet périmètre lié à la cession de quatre entités.

Forwardis

Activité très soutenue avec un chiffre d'affaires - qui dépasse les 200 M€ - en croissance de 17,3% vs 2023, portée par les volumes dans les secteurs armées, pétrole/gaz et chimie. La fin d'année est marquée par le début d'une campagne céréalière 2024-2025 qui s'annonce très mauvaise et d'une campagne sucrière qui, a contrario, est bien orientée.

Combicargo

Activité en forte croissance (+12,1%) liée au contre-effet des grèves (+8,8 M€), à un effet périmètre avec l'acquisition des transports Lardon fin 2023 ainsi qu'à un effet volume, et ce malgré la perte de quinze jours de chiffre d'affaires en janvier provoquée par la situation en mer Rouge et le déroutage des lignes maritimes Asie-Europe par le cap de Bonne-Espérance. Début du renouvellement du parc de wagons avec l'entrée en parc d'une partie des huit cents wagons 80' commandés fin 2023 et le ferrailage des anciens wagons.

VIIA

Chiffre d'affaires en forte croissance (+21,9%) expliqué notamment par le contre-effet des grèves de 2023 et la progression des volumes sur la ligne Bettembourg-Le Boulou (Lorry Rail). L'Autoroute ferroviaire alpine, co-entreprise entre VIIA et Mercitalia est restée à l'arrêt toute l'année en raison de la fermeture de la vallée de la Maurienne.

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires 2024 de Rail Logistics Europe est en hausse de 131 M€ (7,7%) ; cette évolution est essentiellement liée au contre-effet des grèves de 2023 (+95 M€) ainsi qu'au fort volume d'activité de Forwardis qui compensent l'impact de la discontinuité Fret SNCF (-51 M€).

– EBITDA

L'EBITDA progresse de 83 M€ ; la croissance est portée essentiellement par le contre-effet des grèves de 2023, par la progression du chiffre d'affaires et par l'augmentation des aides sectorielles dans plusieurs pays ; en revanche, la discontinuité de Fret SNCF pèse négativement pour plus de 20 M€.

Perspectives 2025

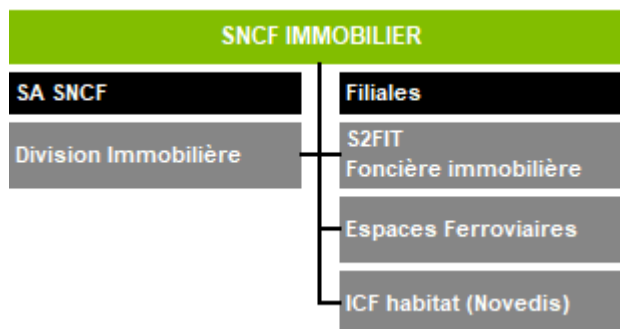
Première année de Rail Logistics Europe constitué en véritable groupe après la création des filiales Hexafret et Technis au 31 décembre 2024 et leur intégration à Rail Logistics Europe, dans le cadre de la mise en œuvre de la discontinuité de Fret SNCF.

Ainsi organisé, le groupe Rail Logistics Europe maintient ses ambitions et se tient prêt à relever les nombreux défis de 2025 alors que le contexte marché est plutôt morose dans plusieurs secteurs clés (automobile, BTP, sidérurgie, chimie et céréales).

A contrario, la réouverture de la vallée de la Maurienne prévue au printemps permet d'envisager la reprise ou le

développement de trafics qui devraient impacter positivement l'activité de RLE.

2.10 SNCF IMMOBILIER



SNCF Immobilier est mandataire ou prestataire pour le compte des autres métiers du groupe SNCF ; ses quatre missions essentielles sont :

- La gestion des parcs d'exploitation : optimisation du parc par la mise en œuvre de schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative.
- La valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires.
- L'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires.
- La gestion du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
a) Chiffre d'affaires externe	46	58	-12
b) Chiffre d'affaires intragroupe	879	967	-89
a+b Chiffre d'affaires	925	1 025	-101
c) EBITDA externe	211	201	10
d) Élimination des opérations internes (1)	2	2	-0
c+d EBITDA	213	203	10
EBITDA / Chiffre d'affaires	23,0%	19,8%	
Investissements nets	44	16	28
Investissements tous financements	49	22	26

(1) Notamment neutralisation du retraitement IFRS16 sur les loyers internes.

Faits marquants

- Poursuite des opérations visant à réduire la facture immobilière par la réduction du nombre de m² occupés. Accélération des opérations de réhabilitation afin d'améliorer la performance énergétique des bâtiments.
- Livraison de l'immeuble HAMØ et transfert de quatre mille collaborateurs dans le nouveau campus SNCF Voyageurs en provenance de six immeubles différents (CNIT, Acrobat, Campra...). Ouverture du premier espace de travail partagé parisien à la tour Traversière (600 m²).
- Livraison de nouveaux bâtiments au sein des technicentres industriels de Bischheim (nouvel atelier et réhabilitation tertiaire) et de Tergnier (centre essieux 4.0).
- Technicampus Le Mans/S2FIT : « première pierre » du futur centre de formation Matériel. Démarrage des travaux en juillet.

– Programme *Maintenir demain* : livraison de nouvelles unités territoriales de maintenance à SNCF Réseau : Creil (Oise), Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis), Montméliant (Savoie), Poix-Terron (Ardennes)...

– Cession et location de cinq halles des ateliers de la Mulatière à la métropole de Lyon qui y installe le nouveau centre culturel les Grandes Locos. Signature de l'avenant au protocole d'aménagement de la gare à 360° de Strasbourg. Deuxième phase de la cession des fonciers de la gare marchandises du Canet (Marseille), soit 12,2 ha.

– SNEF : lancement des travaux du Messenger (Paris 12^e) et livraison de l'immeuble 1pulsion (Toulouse).

– ICF Habitat : production et acquisition de mille logements neufs et réhabilitation de 3 300 logements (+160% par rapport à 2023).

– Signature d'un partenariat national avec la Banque des Territoires visant à la revitalisation des emprises ferroviaires dans le cadre de la convention « Action Cœur de Ville ».

Résultats de l'exercice 2024

– Chiffre d'affaires

Entre 2023 et 2024 le chiffre d'affaires de SNCF Immobilier est en baisse de 101 M€ soit -9,8%.

– EBITDA

L'EBITDA s'établit à 213 M€ en 2024 contre 203 M€ en 2023.

Perspectives 2025

– Mise en œuvre du projet « Ensemble Immobilier » : déploiement de la nouvelle offre de services et des organisations territoriales et centrales pour les produire et signature des conventions cadres et d'application avec les S.A.

– Poursuite des opérations visant à réduire la facture immobilière par la réduction du nombre de m² occupés. Accélération des opérations de réhabilitation afin d'améliorer la performance énergétique des bâtiments.

– Technicampus Le Mans/S2FIT : livraison fin 2025.

– Signature de la cession de fonciers ferroviaires à Arles. Troisième phase de la cession des fonciers de la gare marchandises du Canet (Marseille), soit au total 24 ha, pour sa reconversion en parc.

– Livraison de l'atelier Nice Azur : printemps 2025.

– Lancement du projet 50 Alsace (Paris 10^e).

– Signature de la promesse de vente des Cathédrales du Rail (Saint-Denis) et de Sernam Raynal 1 (Toulouse, SNEF).

– Lancement des travaux lots 2, 5, 6 et 7 des Messageries (Paris 12^e, SNEF), soit la production de deux cent cinq logements sociaux et intermédiaires, de 1 200 m² de commerces et de services, d'une école et d'une crèche.

3. INVESTISSEMENTS ET ENDETTEMENT NET

3.1 INVESTISSEMENTS

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Évolution	
Investissements tous financements	10 813	10 564	248	+2%
Cessions	193	279	-87	-31%
Investissements nets des cessions	10 620	10 285	335	+3%

Le niveau des investissements tous financements, en progression de 248 M€ par rapport à 2023, s'établit en 2024 à 10 813 M€. L'évolution est principalement portée par les investissements de SNCF Réseau, notamment pour la régénération du réseau ferré français, et par les acquisitions et rénovations de matériel roulant pour TGV-Intercités et Transilien.

Le montant des cessions est en diminution de 87 M€ par rapport à 2023 ; les cessions de la période se composent principalement de biens immobiliers et de matériels de transport.

3.2 ENDETTEMENT NET DU GROUPE

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Évolution
Dette non courante	60 236	61 904	-1 668
Créance non courante	-31 149	-33 286	2 137
Dette nette non courante entrant dans le calcul de l'endettement net	29 086	28 617	469
Dette courante	5 215	8 876	-3 662
Créance courante	-9 521	-13 294	3 773
Dette nette courante entrant dans le calcul de l'endettement net	-4 306	-4 417	111
Endettement net	24 780	24 199	581
Endettement net / EBITDA	3,6	3,8	
Gearing (Endettement net / Fonds propres)	0,9	0,9	

L'endettement net s'élève à 24 780 M€ au 31 décembre 2024, soit un gearing (Endettement net / Fonds propres) de 0,9, indicateur stable par rapport à la dernière clôture annuelle. Le ratio endettement net sur EBITDA s'établit à 3,6 au 31 décembre 2024 (3,8 au 31 décembre 2023).

La trésorerie nette du groupe SNCF s'élève à 5 622 M€ au 31 décembre 2024 (7 581 M€ au 31 décembre 2023). Elle est constituée de la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 6 862 M€ (8 973 M€ au 31 décembre 2023) diminué des dettes de trésorerie et trésorerie passive pour 1 240 M€ (1 392 M€ au 31 décembre 2023).

Durant l'exercice 2024, l'endettement net a été affecté par les variations suivantes :

Endettement net à l'ouverture	24 199
CAF	-6 249
Investissements nets	3 218
Cessions	-193
Dividendes reçus des entreprises mises en équivalence	-38
Remboursement des obligations locatives et intérêts associés	1 156
Opérations sur le périmètre	-67
Variation du BFR d'exploitation	486
Dividendes versés	1 743
Variation de juste valeur, coût amorti, écart de conversion	425
Variation du BFR d'impôt	13
Réduction de capital Eurostar Group	111
Autres	-24
Endettement net à la clôture	24 780

3.3 SOURCES DE FINANCEMENT ET GESTION DE LA DETTE

La dette non courante et la dette courante diminuent de respectivement 1 668 M€ et 3 662 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- De la diminution des emprunts obligataires et des emprunts auprès des établissements de crédit pour respectivement -5 683 M€ et -1 331 M€.
- De la baisse des dettes de trésorerie pour -178 M€.
- De la variation de juste valeur pour -366 M€.
- De l'augmentation des emprunts obligataires et des emprunts auprès des établissements de crédit pour respectivement +1 487 M€ et +1 034 M€.

Les créances non courante et courante diminuent de respectivement 2 137 M€ et 3 773 M€.

Ces variations proviennent essentiellement :

- De la diminution de la créance CDP pour -2 832 M€.
- De la variation de juste valeur pour -737 M€.
- De la baisse de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour -2 131 M€.

La dette à long terme du groupe SNCF est notée comme suit par les principales agences de notation :

	Note long terme	Perspective	Date du rapport
Standard & Poor's	A+	stable	07/06/2024
Moody's	A1	stable	23/12/2024
Fitch Ratings	AA-	négative	23/10/2024

3.4 EXPOSITION DU GROUPE AUX RISQUES DE MARCHÉ ET MODALITÉS D'UTILISATION DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La gestion des risques de marché fait l'objet d'un cadre général, approuvé par le conseil d'administration du Groupe.

4. PRISES DE PARTICIPATION

Aucune prise de participation significative n'a été réalisée par le groupe SNCF au cours de l'exercice 2024.

5. RELATIONS FINANCIÈRES AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS LOCALES

SNCF reçoit :

- Des subventions au titre des investissements sur le réseau.
- Des commandes publiques de prestations de services (comme tout concessionnaire de service public ou fournisseur de l'État et des collectivités locales), dans un cadre législatif et réglementaire de monopole.
- Des subventions d'exploitation et d'investissement reçues pour l'essentiel dans le cadre des activités de Transilien, TER et Intercités.

5.1 COMMANDES PUBLIQUES DE PRESTATIONS DE SERVICES

Le tableau ci-dessous présente le chiffre d'affaires réalisé par la SA Voyageurs et la SA Réseau avec les régions, Île-de-France Mobilités et l'État :

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
Compensations tarifaires régionales	26	30	-4
Prestations de services pour les autorités organisatrices (régions et Île-de-France Mobilités)	7 893	7 048	845
Tarifs sociaux	11	10	1
Défense	156	155	1
Police	24	20	4
Trains d'équilibre du territoire (TET)	236	204	32
Redevance d'accès Transilien, TER et TET	2 451	2 271	180
Total	10 796	9 738	1 058

5.2 SUBVENTIONS ET CONCOURS PUBLICS REÇUS DE L'ÉTAT ET DES COLLECTIVITÉS PUBLIQUES

Les concours publics apportés au groupe par l'État et les collectivités publiques sont présentés dans le tableau suivant :

En millions d'euros	Année 2024	Année 2023	Variation
Subventions d'exploitation	359	291	68
Encaissement sur actifs financiers de concession	2 367	1 999	368
Subventions d'investissement sur immobilisations corporelles et incorporelles	5 609	5 042	567
Compensation tarifaire liée à l'activité fret	176	135	41
Trains d'équilibre du territoire (TET)	236	204	32
Total	8 747	7 671	1 076

Au titre des investissements sur le réseau, SNCF Réseau reçoit des cofinancements de la part de partenaires publics et privés. Les partenaires publics peuvent être différenciés selon qu'il s'agisse de l'Agence de financement des infrastructures de France (AFITF) ou des autres collectivités publiques.

SNCF Voyageurs et Keolis perçoivent des subventions d'investissement sous la forme de financement par des

tiers, principalement des collectivités territoriales, notamment pour le matériel roulant.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les subventions reçues dans le cadre de concessions sont présentées dans l'état de situation financière en diminution des actifs incorporels ou des actifs financiers en fonction du modèle applicable après analyse de chaque contrat de concession. Dans le cas des actifs financiers de concession, les subventions reçues sont considérées comme une modalité de remboursement de ces actifs.

Les subventions d'investissement reçues sont présentées en diminution des immobilisations corporelles et incorporelles au bilan. Au compte de résultat, elles sont constatées en résultat d'exploitation (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée de vie économique estimée des biens correspondants.

La compensation tarifaire liée à l'activité fret est destinée à assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret.

6. VOLET SOCIAL

6.1 EFFECTIFS

	31/12/2024	31/12/2023		Variation	Variation à périmètre constant	
SNCF Réseau	57 394	57 414	-0,0%	-20	-0,0%	-20
SNCF Gares & Connexions	5 822	5 554	+4,8%	269	+4,8%	269
Transilien	14 374	14 147	+1,6%	228	+1,6%	228
TER	29 799	29 133	+2,3%	666	+2,3%	666
TGV - Intercités	23 687	22 588	+4,9%	1 098	+4,9%	1 098
Direction industrielle	12 569	11 823	+6,3%	746	+6,3%	746
Voyageurs autres	768	528	+45,5%	240	+45,5%	240
Keolis	72 955	67 801	+7,6%	5 155	+5,9%	3 977
Geodis	49 154	51 599	-4,7%	-2 445	-4,7%	-2 444
Rail Logistics Europe	9 431	9 597	-1,7%	-166	-0,8%	-78
SNCF Immobilier	1 680	1 656	+1,4%	24	+1,4%	24
Corporate	11 867	10 947	+8,4%	919	+8,4%	919
TOTAL	289 500	282 786	+2,4%	6 714	+2,0%	5 625

6.2 PRINCIPAUX ACCORDS SIGNÉS EN 2024

Les principaux accords et avenants suivants ont été signés au sein des 6 entités SNCF :

– L'accord du 22 avril 2024 sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière créant de nouveaux droits pour les salariés. Les mesures de cet accord seront mises en œuvre à compter du 1er janvier 2025.

– Deux avenants aux accords d'intéressement, couvrant la période 2024 à 2026 ont été signés respectivement les 27 et 28 juin 2024 pour SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions.

– Deux accords d'intéressement couvrant la période 2024 à 2025 ont été signés respectivement les 28 juin 2024 et le 25 juin 2024 pour SNCF SA et pour SNCF Optim'Services.

– L'accord « Pilotage de l'Emploi et Développement des Parcours Professionnels » du 19 novembre 2024. L'objectif de cet accord est d'offrir un cadre commun aux sociétés pour assurer la fluidité et l'équité des parcours professionnels des salariés et pour faciliter leur accès à la formation et leur mobilité interne, quels que soient leur métier ou leur classe.

– Les trois accords du 19 novembre 2024 relatifs à la protection sociale complémentaire « santé, prévoyance pour tous » :

- L'accord « frais de santé » (mutuelle) qui permet de compléter les remboursements versés par l'assurance maladie obligatoire. Cette mutuelle comprendra un socle obligatoire avec un haut niveau de couverture pour tous les salariés et leurs enfants ; et trois

surcomplémentaires facultatives en fonction des besoins spécifiques des salariés, pour renforcer certaines garanties du socle obligatoire.

- L'accord « prévoyance », qui permet la mise en place d'un système de protection sociale permettant de se prémunir contre les risques les plus lourds (arrêt de travail, incapacité, invalidité, décès). Elle propose des garanties permettant de compenser la perte de revenus et d'assurer la sécurité financière des bénéficiaires et de leurs proches.

- L'accord « maintien de salaire ».

Cette protection sociale complémentaire santé et prévoyance de la SNCF couvrira l'ensemble des salariés, statutaires et contractuels à compter du 1er mai 2025.

6.3 AUTRES MESURES SOCIALES

La table ronde consacrées aux mesures salariales du 8 novembre 2023 dans le cadre des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), a entériné des mesures pour protéger le pouvoir d'achat des salariés sur cette période d'inflation persistante et favoriser le déroulement des carrières.

Ces mesures ont été mises en œuvre au 1er janvier 2024 et complétées par des dispositions décidées à la suite à la table ronde du 8 février 2024.

La dernière table ronde consacrée aux mesures salariales s'est tenue le 20 novembre 2024 dans le cadre de la NAO. Les mesures proposées permettent de continuer à protéger le pouvoir d'achat des salariés et de confirmer les engagements pris, dans un contexte de ralentissement de l'inflation.

LA GESTION DES RISQUES ET LES DISPOSITIFS DE CONTRÔLE

Pour sécuriser ses décisions et renforcer sa capacité de création de valeur, le Groupe SNCF entend disposer d'une vision claire des risques auxquels il est exposé et mettre en place des dispositifs contribuant à la maîtrise de ses activités, à l'efficacité de ses opérations et à l'utilisation efficiente de ses ressources.

Le management des risques et les différents dispositifs de contrôle participent de façon complémentaire à prévenir et maîtriser ces incertitudes.

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

Le management opérationnel des entités constitue la première ligne de maîtrise. Il définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les processus dont il a la charge.

Les directions fonctionnelles des SA forment la deuxième ligne de maîtrise, en exerçant des missions d'appui et de pilotage. Elles apportent également leur expertise aux directions opérationnelles, entre lesquelles elles favorisent les échanges et le partage de bonnes pratiques. Elles concourent à la structuration et la coordination du dispositif de contrôle avec l'appui des directions de la SA Holding.

En 3ème ligne, l'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse de l'environnement de contrôle.

En complément, des activités de contrôle sont menées par des auditeurs externes et des régulateurs.

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

La démarche de management des risques est animée et pilotée, au sein du Groupe par la Direction de l'audit interne et des risques Groupe, entité de la Direction Risques, Audits, Sécurité et Sûreté (DRASS).

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

La Direction de l'Audit Interne et des risques Groupe assure la 3ème ligne de maîtrise, par la réalisation de missions d'audit interne et le suivi de la mise en œuvre des recommandations issues des audits. Elle coordonne son activité avec Geodis et Keolis qui disposent de leur propre direction de l'audit interne.

Par ailleurs, d'autres dispositifs contribuant à la gestion des risques et au contrôle sont décrits dans le rapport de durabilité, notamment ceux relatifs à l'éthique.

1. LE MANAGEMENT DES RISQUES DU GROUPE SNCF

Pour le Groupe SNCF, un risque est défini comme « un événement susceptible d'impacter négativement l'atteinte des objectifs d'une entreprise, ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement ». Cette définition inclut aussi bien les risques endogènes qu'exogènes.

Le management des risques consiste, après avoir identifié et évalué les risques, à mener les actions prioritaires pour en améliorer la maîtrise et ramener le risque, ou le maintenir, à un niveau de probabilité de survenance et d'impact acceptable. Il appartient à la gouvernance de l'entreprise d'exprimer son appétence aux risques, c'est-à-dire le type et le niveau de risques qu'elle est prête à accepter au regard de sa stratégie. Le niveau d'appétence aux risques exprimé détermine l'allocation des ressources et le rendement attendu.

Le système de management des risques du Groupe SNCF s'inspire des principaux standards français et internationaux : cadre de référence de la gestion des risques FERMA, norme ISO 31000 et recommandations de l'AMF de 2010.

Le Groupe SNCF s'est donné pour objectif de faire de l'approche par les risques un élément de la culture des entités du Groupe et de l'ancrer dans les processus de l'entreprise (plan stratégique, pilotage des projets et des programmes...).

Pour consolider ses risques, l'entreprise s'appuie sur une double approche :

- Une vision « top down » par des entretiens réguliers avec les Présidents des Sociétés et membres des Comex,

- Une vision « bottom up » avec plusieurs niveaux de cartographies dans l'entreprise, qui nourrissent la cartographie des risques majeurs Groupe (3 niveaux de cartographies : Groupe-niveau 1, Sociétés Anonymes-niveau 2, Activités/Entités/Directions-niveau 3)

La méthodologie déployée au sein du Groupe s'appuie sur un référentiel commun et est organisée autour de 4 étapes :

- L'identification des risques d'une entité, d'une direction ou d'une activité par le biais d'entretiens individuels ou collectifs afin de collecter l'ensemble des risques sur un périmètre et les documenter.

Pour chaque risque, sont identifiés :

- Des scénario(s) maximum crédible(s),
- Les causes ou facteurs de risques,
- Leurs conséquences,
- Le lien avec le projet stratégique,
- Les dispositifs de maîtrise existants.

- L'évaluation des risques selon 2 matrices afin d'obtenir une vision hiérarchisée des risques les uns par rapport aux autres :

Une matrice de criticité du risque, criticité évaluée selon son niveau d'impact (entre « limité » et « critique ») et de sa probabilité d'occurrence (entre « improbable » et « fréquent »),

Une matrice de priorisation, combinant la criticité du risque et sa marge d'amélioration (de « faible » à « très significatif »).

- Le traitement des risques

Pour chaque risque, un Sponsor, membre du Comité exécutif ou de direction de l'entité est désigné. Ce dernier peut nommer un pilote opérationnel (n-1 du membre de Comité de Direction) pour mener les travaux de mise sous contrôle des risques.

Des plans d'actions associés à chaque risque (mesures de prévention, de protection, de transfert etc.) sont définis et mis en œuvre, avec suivi de leur avancement, et remontée éventuelle des alertes au plus haut niveau de l'entreprise.

- La revue annuelle des risques avec chaque Sponsor pour :

Vérifier le déploiement des plans d'actions et s'assurer de leur efficacité,

Mettre à jour la cartographie des risques au regard de l'évolution du contexte, de l'organisation ou de l'avancée des plans d'actions (réévaluation des risques, suppression de risques, ajout de nouveaux risques).

Le questionnaire et le travail collectif à l'occasion de ces 4 étapes constituent une réelle opportunité d'alignement managérial pour identifier les priorités à court et moyen terme.

Une entreprise ne peut pas progresser sans prendre de risque, mais elle doit avoir la capacité de prendre des décisions éclairées, arbitrées et en toute connaissance de cause, en diminuant autant que possible la part d'aléa et d'incertitude. C'est le principe d'appétence au risque que s'applique à déployer le Groupe SNCF.

1.1 LES DIFFÉRENTES CARTOGRAPHIES DE RISQUES

Le management des risques du Groupe s'appuie sur différents niveaux de cartographies :

La cartographie des risques majeurs, est la synthèse des risques les plus saillants pour les sociétés du Groupe et susceptibles d'influer sur l'atteinte des objectifs stratégiques, ceux qui doivent impérativement être suivis par le top management. Chaque SA a sa propre cartographie des risques majeurs (niveau 2), qui viennent alimenter la cartographie Groupe (niveau 1). Les cartographies de risques majeurs peuvent s'inspirer des cartographies thématiques, qui permettent de détailler certains sujets, de répondre à des besoins plus opérationnels ou réglementaires ;

Les cartographies spécifiques répondent, soit à des exigences réglementaires (anticorruption, RGPD, concurrence, devoir de vigilance, CSRD, Taxonomie), soit à des besoins de management des risques plus spécifiques ou opérationnels (sécurité, sûreté, JOP 2024, cybersécurité, projet, etc.).

Toutes ces cartographies s'appuient sur le même référentiel méthodologique présenté ci-dessus avec quelques adaptations en fonction des sujets.

Le management des risques liés au devoir de vigilance est développé dans la partie « Plan de vigilance du groupe SNCF » de ce document.

Les risques présentés ci-dessous sont les risques majeurs du Groupe

1.2 RISQUES LIÉS A LA SÉCURITÉ GLOBALE

Le management de la sécurité est une priorité pour toutes les activités et tous les métiers du Groupe SNCF, raison pour laquelle il est suivi à la fois dans la cartographie des risques majeurs et dans le plan de vigilance (partie « Plan de vigilance du groupe SNCF » - 3. Cartographie des risques d'atteintes graves). Des moyens très importants y sont consacrés.

Lancé en 2016 et révisé en 2022 pour l'élargir à tout sujet de sécurité (ferroviaire, au travail, incendie, environnementale, cybersécurité et sûreté), le programme de transformation du management de la sécurité "PRISME" permet de mener des actions d'ampleur.

1.2.1 Sécurité ferroviaire

1.2.1.1 Description du risque

Les causes d'un accident ferroviaire peuvent être multiples : dysfonctionnement ou défaut matériel, défaillance organisationnelle, événement naturel, comportement inapproprié d'un automobiliste ou d'un piéton, acte de malveillance, mais aussi erreur humaine. La sécurité ferroviaire est ancrée dans la culture du Groupe, soumise à une réglementation stricte sous la surveillance de l'EPSF. Son maintien et son évolution exigent une vigilance de tous et de tous les instants. Pour cette raison, la Culture de Sécurité est au cœur de la stratégie de la SNCF. Elle est une manière de faire et de penser partagée par tous les acteurs de l'entreprise et par ses partenaires.

1.2.1.2 Principaux dispositifs de maîtrise

La politique sécurité de l'entreprise s'appuie aussi sur une cartographie des risques. Elle est déclinée à tous les niveaux et dans toutes les entités. Elle apporte une vision systémique en groupant des solutions techniques, des prescriptions ou normes, des évolutions organisationnelles mais aussi en développant la conscience du risque par les formations et l'acculturation à la culture sécurité.

Le plan de modernisation du réseau et des passages à niveau, de sécurisation de la maintenance, la politique de gestion des risques naturels et technologiques (RNT), la mise en place de plans d'action spécifiques vis-à-vis des entreprises sous-traitantes, et le programme « atout conduite » sont parmi les principaux dispositifs de maîtrise existants.

D'autres actions venant cibler des sujets spécifiques sont en cours : un plan de renforcement du respect des mesures de circulation, un plan de sécurisation des ouvrages en terre et systèmes hydrauliques, des actions liées aux traversées de voies principales ou aux freins serrés.

1.2.2 Santé et sécurité au travail

1.2.2.1 Description du risque

Le décès ou l'invalidité d'un salarié ou d'un sous-traitant dans l'exercice de ses fonctions sont des événements tragiques que le Groupe ne peut tolérer. C'est pour cette raison que les plans d'actions sécurité sont accompagnés depuis plusieurs années d'un ambitieux programme de transformation de la culture sécurité impliquant tous les salariés quel que soit leur métier.

Ce sujet est également traité dans la partie « Plan de vigilance du groupe SNCF » - 3. Cartographie des risques

d'atteintes graves et dans la partie « Rapport de durabilité » – informations sociales.

1.2.2.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le programme PRISME comprend une politique de transformation managériale qui a été élargie aux entreprises partenaires (dont la mise en œuvre des « règles qui sauvent ») : programme de libération de la parole (Juste et équitable), des programmes spécifiques liés à la santé au travail tels que les risques liés aux produits psychoactifs, les risques chimiques, liés à l'amiante ou au radon.

1.2.3 Sureté

1.2.3.1 Description du risque

Le Groupe SNCF place la sûreté des biens et des personnes au cœur de ses préoccupations. Les installations recevant du public et le réseau ferré sont des lieux ouverts qu'il n'est pas toujours possible de sécuriser dans leur totalité.

En 2024, du fait du contexte géopolitique international et de ses répercussions au niveau national, le niveau Vigipirate a été maintenu à « urgence Attentat ». Par ailleurs, la nature du risque tend aussi à évoluer vers une augmentation d'actes de sabotage coordonnés et une croissance des contestations sur le développement de nouvelles grandes infrastructures.

1.2.3.2 Principaux dispositifs de maîtrise

L'approche de ce risque systémique qui dépend de facteurs exogènes forts est transverse au Groupe. L'entreprise continue de travailler le sujet de la menace terroriste en lien très étroit avec les pouvoirs publics.

Le Groupe est proactif en matière de recherche et de tests de solutions de prévention. Il met en œuvre des actions pour mieux détecter les menaces sur ses emprises (démarche « Agissons sûreté », agents de la Sûreté Générale en civil et armés, équipiers NRBC formés à l'intervention en milieux contaminés, coopération avec la Gendarmerie Nationale, équipages cyno détection, vidéo protection, patrouille vidéo, etc.).

La déclinaison des Directives REC Résilience des Entités Critiques) et NIS (cyber) viennent renforcer la sécurisation des actifs du Groupe.

1.2.4 Sécurité des systèmes d'information

1.2.4.1 Description du risque

L'entreprise est un acteur majeur du numérique. Le numérique est présent à toutes les étapes de notre production mais ce levier de performance et d'opportunités engendre aussi une dépendance et une exposition croissante des activités du Groupe aux systèmes d'information et accentue les impacts en cas de dysfonctionnement majeur.

Les cyberattaques contre les entreprises de tout secteur et de toute taille se multiplient plaçant ce sujet au cœur de leurs préoccupations. Le risque d'un arrêt des activités du fait d'une cyber-attaque reste aujourd'hui avéré dans un contexte géopolitique de plus en plus tendu et qui bénéficie des progrès de l'intelligence artificielle.

Mais, l'indisponibilité de nos systèmes d'information peut avoir également pour cause un incident de production dû à une défaillance interne, la perte d'un datacenter ou la panne d'un opérateur télécom.

Le Groupe mène des projets ambitieux de développement de nouveaux systèmes d'information (production, distribution, information voyageurs, RH) qui vont apporter des sauts de performance très significatifs. Néanmoins, on ne peut pas écarter le risque d'un manque de maîtrise de ces grands projets impliquant une dérive des coûts et une

indisponibilité ou sous-efficience temporaire de certains systèmes d'information.

1.2.4.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le sujet de la cyber sécurité est suivi par un comité directeur SSI (Sécurité des Systèmes d'Information), qui oriente les grands chantiers liés à cette problématique au travers d'un schéma directeur SSI pluriannuel actualisé annuellement. Ce schéma directeur met en avant un pilotage par les risques selon un principe d'amélioration continue, d'anticipation de la menace et des évolutions du métier de la SSI en fonction de la transformation des métiers de SNCF et du respect des lois et réglementations.

Une entité interne spécialiste de la cybersécurité réalise des tests techniques de façon à s'assurer de la conformité des applications aux législations en vigueur et de l'efficacité des règles opérationnelles de protection des systèmes d'information sur le périmètre du Groupe. Les écarts constatés sont restitués et donnent lieu à des plans d'actions correctives.

Parallèlement et parce que les comportements humains sont au cœur de la protection du SI de l'entreprise, des actions de sensibilisation auprès des utilisateurs mais aussi des chefs de projets, sont menées, afin que les bonnes pratiques de cybersécurité se diffusent et que la vigilance individuelle s'impose dans les comportements au quotidien.

Des projets de migrations techniques majeures permettent de remédier aux obsolescences prioritaires en migrant une partie des SI dans le cloud et en renouvelant nos datacenters.

En matière de gestion de projet, les comités de validation et de suivi des projets permettent de s'assurer de la bonne application de la politique d'urbanisme du SI du Groupe.

Des Plans de Reprise d'Activité informatique et des Plans de Continuité d'Activité métiers sont élaborés et testés dans le cadre d'exercices de crise réguliers afin que les managers et les opérationnels puissent acquérir les bons réflexes.

1.3 RISQUES LIÉS À L'ENVIRONNEMENT ÉCONOMIQUE ET AUX MARCHÉS

1.3.1 Description du risque

L'environnement concurrentiel s'intensifie et se généralise à l'ensemble des activités du Groupe, dans un contexte économique qui se dégrade et qui vient impacter ses capacités d'investissement, notamment sur le réseau ferroviaire. De plus, le contexte géopolitique en tension pourrait fragiliser ses activités à l'international. Ces facteurs exogènes risquent de détériorer la performance économique du Groupe.

S'agissant de SNCF Voyageurs, l'arrivée de concurrents sur les activités en open access et les délégations de services publics ainsi que sur d'autres éléments de la chaîne de valeur de la production ferroviaire crée un risque de réduction de ses parts de marché, pouvant priver l'entreprise d'une partie de son chiffre d'affaires et affecter sa performance économique.

Le plan de discontinuité économique de Fret SNCF engagé a amené l'entreprise à se transformer en 2024 : une opération d'apports scission a été réalisée conduisant à la création de 2 nouvelles entités (Hexafret et Technis) au sein de Rail Logistics Europe, alors que la structure historique SNCF FRET conserve certains actifs destinés à être cédés.

Par ailleurs, les activités du Groupe à l'international s'inscrivent également dans un contexte de tensions

politiques, écologiques et économiques croissantes. Elles pourraient se traduire par une hausse généralisée des droits de douane, des difficultés d'approvisionnement en matières premières et des hausses de prix venant impacter le pouvoir d'achat des clients fret ou voyageurs.

1.3.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Les activités de SNCF Voyageurs, Rail Logistics Europe (RLE), SNCF Gares & Connexions, et SNCF Réseau déploient d'ambitieux plans de transformation et de performance visant à diminuer leurs charges grâce à une meilleure utilisation de leurs actifs, une politique d'investissement plus sélective et la refonte des process selon les principes de l'excellence opérationnelle.

Le Groupe fait preuve d'une politique commerciale très dynamique, et poursuit son développement en Europe (Eurostar, Ouigo Espagne, offre Ouigo vitesse classique...).

Par ailleurs, le plan de relance du fret ferroviaire prévoit une croissance des volumes de transport combiné, notamment par le développement des autoroutes ferroviaires.

1.4 RISQUES LIÉS À LA PRODUCTION FERROVIAIRE

1.4.1 Performance industrielle

1.4.1.1 Description du risque

L'activité ferroviaire comprend de nombreux actifs (28000 km de lignes, 3000 gares, 8,2 M m² de bâtiments industriels et tertiaires, de nombreux ouvrages d'arts...) qu'il faut maintenir, renouveler voire développer dans un contexte de demande croissante de transport ferroviaire et pour répondre à des enjeux écologiques. Cependant, ces actifs sont coûteux et demandent des plans d'investissement de long terme. Ils ne dépendent pas uniquement de la bonne santé financière du Groupe mais également d'apports externes (fonds européens, État, collectivités territoriales, etc.).

La régénération et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire sont des conditions essentielles à la performance et à la croissance du transport ferroviaire en France. Elles demandent de disposer des capacités industrielles et humaines nécessaires à sa réalisation dans la durée.

La performance industrielle de l'entreprise nécessite également une approche système incluant le rôle des gares qui doivent s'adapter à la croissance du trafic ferroviaire pour limiter les risques de saturation,

Le sous-investissement dans les infrastructures pourrait conduire à une qualité de production et de service moindre, une diminution du report modal nous empêchant également d'atteindre nos objectifs de décarbonation et ralentirait l'adaptation de nos infrastructures aux évolutions climatiques.

1.4.1.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Pour répondre à ce risque, le Groupe a déployé un programme stratégique et opérationnel spécifique chez SNCF Réseau. Par ailleurs, l'entreprise a mis en œuvre de nombreuses actions comme des démarches d'asset management, un pilotage renforcé des trajectoires d'investissement, la recherche de financements externes, la réduction des coûts fixes et le développement des offres commerciales. Toutefois, les modalités de financement de ce programme à partir de 2028 portent encore des incertitudes.

Pour éviter une éventuelle saturation des grandes gares, l'entreprise travaille également sur un plan d'action solide car il bénéficie de l'expérience acquise pour les JOP 2024.

1.4.2 Risques grands projets franciliens

1.4.2.1 Description du risque

L'important portefeuille des grands travaux à mener portent un niveau très élevé de risques pour tenir les engagements pris. La livraison partielle du projet EOLE et la réalisation de la passerelle piétonne de Pleyel montrent la capacité du Groupe à relever ces défis. Mais la poursuite des projets porte encore des défis technologiques (Nexteo) et humains et financiers importants (Poursuite EOLE, CDG Express, modernisation RER B).

1.4.2.2 Principaux dispositifs de maîtrise

SNCF a mis en place une gouvernance dédiée qui pilote les risques au plus haut niveau du Groupe. Des plateaux communs sont en place, ainsi qu'une Direction dédiée à l'exploitabilité Système Ile-De-France. Un comité de suivi présidé par le préfet de Région rassemble l'ensemble des parties prenantes (SNCF Voyageurs, RATP, IDFM, Collectivités et Élus, ADP) et partage les diagnostics pour choisir collégialement les solutions.

1.4.3 Risques JOP 2024

1.4.3.1 Description du risque

Les Jeux Olympiques de Paris ont été pour la France comme pour le Groupe SNCF un franc succès.

100% des déplacements vers les sites de compétition se sont faits en transports en commun (37 sites de compétition en France et principalement en Ile-de-France), et ce en toute sécurité malgré des actes de sabotage à l'ouverture des JO sur certaines LGV, avec une exploitation ferroviaire performante et des voyageurs venant du monde entier satisfaits.

1.4.3.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Au-delà d'un plan de management des risques efficace, une large démarche managériale de mobilisation des équipes faisant appel au volontariat a été mise en place. Elle a permis de garantir la bonne prise en charge des voyageurs au moment le plus critique des jeux olympiques et aux salariés d'être parties prenantes dans l'organisation de ce grand événement.

1.5 RISQUES LIÉS À LA NON CONFORMITÉ

1.5.1 Description du risque

Le Groupe SNCF a identifié plusieurs types de risques liés à la non-conformité pour lesquels une autorité de contrôle française ou étrangère sanctionne l'absence de dispositifs internes destinés à leur prévention : le risque de corruption et de trafic d'influence, de non-respect du RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données), de non-respect de la réglementation concurrence, du devoir de vigilance. Courant 2024, le Groupe a identifié ses risques liés à des sanctions économiques.

1.5.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Chacun de ces risques fait l'objet de cartographies spécifiques, pour identifier précisément les scénarios possibles de risques, et les plans d'actions qui contribuent à garantir la traçabilité et l'auditabilité des dispositifs de mise en conformité. Le risque de corruption et de trafic d'influence fait partie des risques majeurs Groupe.

Le Système d'Information de Gestion des Risques (SIGR) dédié à la maîtrise des risques de corruption est maintenant déployé selon les recommandations de l'Agence Française d'Anticorruption et permet à chaque entité du Groupe de suivre ses risques ainsi que le plan d'action associé (cartographies de risques consolidées et validées sur 3 niveaux, selon la méthode commune à l'ensemble du Groupe SNCF).

Le nombre de personnes formées au risque de corruption progresse. Les formations doivent être renouvelées tous les 2 ans. Le dispositif d'alerte déployé aux bornes du Groupe en 2023 et celui de déclaration de non-conflits d'intérêts déployé auprès des cadres dirigeants et cadres supérieurs du groupe contribuent également à la maîtrise du risque de corruption et de trafic d'influence.

1.6 RISQUES LIÉS A L'HUMAIN

1.6.1 Description du risque

L'engagement des salariés est l'un des piliers du projet d'entreprise « Tous SNCF », faisant l'objet de plans d'actions déclinés au sein des différentes sociétés du Groupe dans des projets d'établissements.

Malgré un contexte de concurrence accrue sur l'attribution des dessertes ferroviaires et de transformation forte de l'entreprise, le Groupe SNCF souhaite que chaque salarié puisse s'épanouir dans sa vie quotidienne au sein de l'entreprise, il porte une vigilance particulière à ce sujet.

La concurrence est également accrue sur le marché du recrutement. C'est pourquoi la trajectoire d'évolution des emplois et compétences fait l'objet d'une vigilance partagée, face au risque de manque (qualitatif ou quantitatif) de ressources compétentes – notamment sur certains métiers en tension - ou de déséquilibre entre compétences disponibles et besoins de l'entreprise sur les territoires.

Par ailleurs, le Groupe SNCF place sa responsabilité sociétale d'entreprise au cœur de sa raison d'être et de sa stratégie. Malgré l'importance accordée à ces sujets, SNCF n'est pas à l'abri d'incidents ou de pratiques impactant les libertés fondamentales des salariés ou des tiers (clients, fournisseurs, sous-traitants, public, etc.), ces incidents pouvant entraîner des coûts et un impact médiatique négatif.

1.6.2 Principaux dispositifs de maîtrise

Le partage régulier des trajectoires d'emploi et de ressources, en cohérence avec les plans stratégiques des sociétés du Groupe et les démarches renforcées d'accompagnement des transformations (évaluation des impacts sociaux et économiques, programme Solidarité Emploi permettant de favoriser les mobilités et les reconversions professionnelles, ...) renforcent les actions menées afin de maîtriser les risques identifiés.

Le plan d'action destiné à accélérer et augmenter notre volume de recrutements continue de porter ses fruits : les objectifs de recrutement de 2024 ont été respectés.

Par ailleurs, l'enquête annuelle interne C'est à Vous commune aux 5 sociétés ferroviaires du Groupe, portant sur la qualité de vie au travail, les relations avec le manager, la confiance des salariés en l'avenir et aux valeurs de la SNCF, a montré des résultats positifs en 2024 avec un taux de participation des salariés de 75% et une forte progression sur la quasi-totalité des thématiques abordées, dont l'indicateur de l'engagement qui est à 74/100 (+10 points en 2 ans).

Face aux risques sociaux, SNCF a mis en place des chartes formalisant les engagements du Groupe, ainsi que les principes d'actions à adopter par chaque collaborateur : charte éthique, charte fournisseurs RSE, charte diversité / mixité. Par ailleurs, un dispositif d'alerte professionnelle permet à tous les collaborateurs employés sur le territoire français de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi ou à la réglementation ou de nature à affecter l'activité ou la réputation de l'entreprise.

La politique du Groupe vis-à-vis des salariés, du respect de leurs droits fondamentaux ainsi que ceux des fournisseurs et sous-traitants est décrite dans la partie "Plan de vigilance du Groupe SNCF" de ce document (3. Cartographie des risques d'atteintes graves).

1.7 RISQUES LIÉS A LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE

1.7.1 Description du risque

Le Groupe SNCF a la conviction d'avoir un rôle déterminant à jouer et une responsabilité à tenir pour contribuer, entre autres, à l'atteinte des objectifs de l'Accord de Paris sur le climat comme ceux de développement durable de l'ONU. Il veille à respecter des réglementations en matière sociale, sociétale et environnementale de plus en plus exigeantes. Il prend des engagements volontaires ambitieux qu'il doit également respecter.

Le Groupe fait déjà face aux conséquences du dérèglement climatique sur ses activités (dommages subis sur les infrastructures comme sur le matériel) qui influent sur la qualité de service (retard, arrêt temporaire de l'activité). Ces événements ont des impacts financiers, affectent la satisfaction clients et contrecarrent l'objectif stratégique de doubler le nombre de passagers dans les trains d'ici 10 ans. Au-delà des incidences sur les opérations de SNCF, ces événements peuvent avoir des répercussions en cascade sur les territoires, avec des effets socioéconomiques et écologiques non négligeables.

Par ailleurs, les coûts de l'énergie restent un sujet de d'attention pour le Groupe. Après une année 2022 marquée par l'amplification de la crise énergétique, (augmentation des prix et pénuries d'énergie), les années 2023 et 2024 ont connu une stabilisation des prix (meilleure disponibilité du nucléaire notamment). Ceux-ci restent élevés et la situation géopolitique mondiale (Proche-Orient, Ukraine, USA) est un facteur de risque sur les prix. Pour le Groupe, cela pourrait entraîner une dégradation de la rentabilité de la production ferroviaire, une réduction des possibilités d'investissement nécessaires à la transition bas carbone de l'entreprise et au développement d'offres de mobilité à faible impact carbone, etc.

1.7.2 Principaux dispositifs de maîtrise

De nombreux dispositifs ont été mis en place pour réduire les risques (cf. partie « Rapport de durabilité » - Informations environnementales et partie « Plan de vigilance » - 3. Cartographie des risques d'atteintes graves).

Les risques environnementaux sont fortement représentés dans les cartographies de risques majeurs, particulièrement celle du Groupe, que ce soit en matière d'atténuation, d'adaptation, de transition technologique ou de sobriété dans ses pratiques.

Le Comité Stratégique Adaptation au Changement Climatique (CSACC), composé des dirigeants des différentes sociétés du Groupe et lancé en 2022, a été rebaptisé Comité Stratégique Climat en 2024 pour aborder conjointement la thématique de l'atténuation des changements climatiques. Il vient compléter le Comité stratégique Énergie Carbone mis en place en 2020 qui assure le suivi du Plan Énergie et Sobriété du Groupe.

Pour réduire la vulnérabilité des infrastructures, des gares et du matériel roulant – et augmenter leur capacité de résilience à ces pressions exogènes – l'intégration du risque climatique dans les choix techniques d'aujourd'hui est structurant pour la performance de l'entreprise dans

les années à venir, car elle engage l'entreprise pour plusieurs décennies, du fait de la durée de vie des investissements. Des études sont conduites pour mieux comprendre les mécanismes et les effets du dérèglement climatique sur l'exploitation ferroviaire et intégrer cette connaissance aux référentiels et processus de fonctionnement de l'entreprise, ainsi qu'à ses plans d'actions.

L'entreprise travaille également au développement des technologies innovantes pour décarboner ses actifs et ses pratiques (stockage de l'énergie, création de la filiale SNCF Renouvelables, trains hybrides, trains légers, développement des biocarburants, etc.)

FAMILLES DE RISQUES	IMPACT	PROBABILITÉ D'OCCURENCE
SECURITE GLOBALE	++++	+++
ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE	+++	+++
PRODUCTION FERROVIAIRE	+++	+++
CONFORMITE	++	++
HUMAIN	+++	+++
TRANSITION	++++	+

(+ faible ; ++ modéré ; +++ fort ; ++++ très fort)

1.8 RISQUES FINANCIERS

Depuis le 1^{er} janvier 2020, la gestion des risques financiers au sein du Groupe SNCF est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers. Il définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention des métiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central de la Direction Financement et Trésorerie qui a pour vocation d'assurer le pilotage stratégique et financier du Groupe SNCF. Elle assure le financement de l'ensemble des entités du groupe, ainsi que la gestion des risques financiers.

Le Groupe SNCF est exposé aux risques financiers suivants :

1.8.1 Risques de taux

Afin de limiter son exposition à une augmentation de ses charges financières, le Groupe SNCF fixe, dans le cadre de sa stratégie financière, des principes dont l'objectif est de restreindre son exposition au risque de taux.

Le niveau historiquement bas des taux d'intérêt actuels et la volonté de préserver les équilibres économiques à moyen et long terme, ont conduit le Conseil d'Administration de SNCF SA à opter pour une structure cible de son endettement brut long terme à 90 % à taux fixe. Un intervalle limité de +/- 3 points autour de cette cible reste cependant autorisé.

Pour atteindre cette répartition, le Groupe peut utiliser des produits dérivés optionnels ou d'échange de taux d'intérêt (swaps), dans une optique de couverture.

1.8.2 Risques de liquidité

La stratégie financière de SNCF SA lui impose de disposer à tout moment des ressources financières suffisantes pour financer l'ensemble du Groupe. En complément de ses ressources propres et des concours publics qui lui sont versés, SNCF SA a assuré l'essentiel

de son financement sur les marchés de dette organisés ou de gré à gré.

SNCF SA pour couvrir son besoin de financement en 2023 disposait de plusieurs programmes de financement couvrant des maturités plus ou moins longues :

– Programme EMTN (Euro Medium Term Notes), cadre général des emprunts obligataires de SNCF SA, d'un montant maximum de 15 Md€ ;

– Programme ECP (Euro Commercial Paper), format des émissions à court terme d'un montant maximum de 5 Md€ ;

– Programme NEU CP (Negociable European Commercial Paper) d'un montant maximum de 3 Md€.

De plus, SNCF SA bénéficie d'une ligne de crédit revolving de 3,5 Md€ qui n'a jamais fait l'objet de tirage.

Afin de donner une bonne visibilité aux marchés financiers sur la qualité de sa signature, SNCF SA est notée par trois agences de notation : Moody's, Standard & Poor's et Fitch. En tant qu'émetteur de titres de créances cotés, SNCF SA se doit de respecter certaines obligations réglementaires, à la fois vis-à-vis de l'AMF, son autorité compétente au titre du programme EMTN, mais aussi des règles et dispositions qui lui sont applicables dans d'autres juridictions.

1.8.3 Risques de change

Dans le cadre de son activité financière, SNCF SA négocie des financements en devises étrangères qui génèrent un risque de change. SNCF SA n'a pas vocation à demeurer en risque de change ainsi toutes les opérations financières initiées en devise sont systématiquement couvertes afin de les ramener en euro

1.8.4 Risques de contrepartie

Le Groupe SNCF est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription de produits dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter.

Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondants aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'administration de SNCF SA. Un montant limite d'engagement par établissement bancaire est décidé en fonction de ces critères.

Afin de couvrir son risque de contrepartie, SNCF SA procède à des appels de marge auprès de ses contreparties financières. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF SA est en risque net.

1.8.5 Risques sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers ou plus largement d'énergie. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

1.8.6 Risques liés à l'utilisation des moyens de paiement

SNCF SA règle la quasi-totalité de ses fournisseurs par virement, et par exception dûment autorisée certains fournisseurs peuvent être réglés par prélèvement.

La sécurisation de l'utilisation des moyens de paiement est assurée par la mise en œuvre d'une procédure de vérification. L'émission de paiements est en effet soumise à l'intervention d'au moins trois/quatre personnes de deux services distincts, à savoir un opérateur de saisie de factures, un « valideur » de factures (service comptable) et deux signataires des ordres de paiements (service de trésorerie) pour les virements, un seul pour les autorisations de prélèvements.

La Direction du Financement et de la Trésorerie de SNCF SA contrôle les habilitations des personnes utilisant les moyens de paiement (délégations de signatures auprès des banques).

1.8.7 Risques fiscaux

1.8.7.1 Contexte

Les médias, l'opinion publique ainsi que les organisations non gouvernementales accordent une attention croissante aux problématiques d'évasion fiscale internationale par les grands groupes multinationaux. En outre, dans un contexte où les finances publiques subissent une pression grandissante, les gouvernements sont particulièrement attentifs à l'érosion de la base fiscale résultant de l'attribution artificielle de bénéfices imposables au sein de juridictions fiscales différentes de celles où l'activité économique effective a lieu.

En 2015, dans le cadre de son projet BEPS (Base Erosion and Profit Shifting) visant à lutter contre l'érosion de la base d'imposition et le transfert de bénéfices, l'Organisation de coopération et de développement économique (l'OCDE) a publié un ensemble de recommandations permettant une action internationale coordonnée afin de réformer le système de taxation internationale existant et d'en supprimer les faiblesses.

1.8.7.2 Nos engagements

- S'acquitter du juste montant d'impôt dans le respect des délais légaux.
- Piloter la politique fiscale de façon responsable.
- Gérer efficacement le risque fiscal.
- Établir des relations de travail constructives avec les administrations fiscales.

1.8.7.3 Politique et actions

En tant que groupe multinational exerçant ses activités à l'échelle mondiale, le groupe SNCF reconnaît le rôle clé que les impôts jouent dans la construction du budget des pays au sein desquels il développe ses activités. L'ensemble des entités du Groupe soutient l'initiative BEPS et est convaincu que les efforts en matière de transparence fiscale contribueront à limiter la concurrence fiscale déloyale et profiteront ainsi au développement de ses activités.

Le groupe SNCF applique les lignes directrices suivantes :

- les filiales du groupe SNCF agissent comme des contribuables responsables au niveau mondial, dans le respect des législations fiscales et des règlements applicables,
- la SNCF incite les pratiques commerciales éthiques et transparentes,
- la SNCF promeut un dialogue ouvert et fondé sur la confiance entre les décideurs en matière de politique fiscale et les entreprises,
- la SNCF dispose d'une équipe fiscale étroitement liée aux différents acteurs intervenant dans le cadre fiscal international, avec pour objectif principal de se conformer à ce cadre,

– la SNCF s'engage à communiquer des informations claires et transparentes aux différentes administrations fiscales afin de permettre à ces dernières d'appréhender au mieux la stratégie fiscale du Groupe.

Conformité - S'acquitter du juste montant d'impôt dans le respect des délais légaux

Le groupe SNCF s'engage à se conformer à la législation et à la réglementation fiscale des pays dans lesquels les entités du Groupe exercent une activité. Il s'agit donc de s'acquitter du juste montant d'impôt, dans les délais légaux et auprès de la juridiction fiscale du pays dans lequel cet impôt est dû. Cela implique également de déclarer tous les faits et circonstances pertinents, et de solliciter les exonérations et incitations fiscales existantes.

Par ailleurs, le groupe SNCF dépose chaque année auprès de l'administration fiscale française une « déclaration pays par pays » (Country by Country Report, ou CbCR), conformément aux recommandations internationales et à la législation fiscale française.

Cette déclaration comprend, pour chaque territoire d'implantation du Groupe, les données agrégées suivantes relatives à l'exercice considéré :

- le chiffre d'affaires résultant des transactions intragroupes,
- le chiffre d'affaires résultant des transactions avec des parties indépendantes,
- le chiffre d'affaires total,
- le bénéfice ou la perte avant impôts sur les bénéfices,
- les impôts sur les bénéfices acquittés,
- les impôts sur les bénéfices dus
- le capital social,
- les bénéfices non distribués à la fin de l'exercice
- le nombre d'employés en équivalent temps plein,
- les actifs corporels hors trésorerie et équivalents de trésorerie.

La preuve d'impôt consiste à comparer un impôt théorique à l'impôt comptabilisé et à expliquer l'écart entre ces deux montants.

Responsabilité dans le pilotage de la politique fiscale

La stratégie fiscale pour le groupe SNCF est définie par la direction des Affaires fiscales Groupe et est déclinée à l'ensemble des entités du groupe SNCF, y compris GEODIS et Keolis, qu'elles soient établies en France ou à l'étranger.

Aucune de ces entités n'a été définitivement condamnée pour infraction à la législation fiscale.

La direction des Affaires fiscales Groupe veille à ce que l'ensemble des filiales se conforme à la stratégie fiscale définie par le Groupe. Pour ce faire, le directeur fiscal Groupe s'appuie sur l'expertise d'une trentaine de collaborateurs, qui interviennent dans tous les domaines de la fiscalité (France/international, tout type d'impôt...). Des journées de formation sont organisées chaque année par la direction des Affaires fiscales Groupe à destination des métiers financiers afin d'expliquer les mesures nouvelles et répondre aux questions.

La direction des Affaires fiscales du groupe SNCF a la responsabilité de :

- définir la politique de prix de transfert pour l'ensemble des activités du Groupe, en veillant à ce que les sociétés du groupe SNCF appliquent cette politique,

– s'assurer de la bonne application des dispositions prévues par les conventions fiscales conclues par les pays dans lesquels opère le groupe SNCF.

Dans le cadre du développement de ses activités commerciales, le groupe SNCF tient compte, parmi d'autres facteurs, de la réglementation fiscale des pays au sein desquels elle intervient, avec pour objectif de maximiser de façon durable la création de valeur pour ses partenaires ou ses salariés.

En outre, toute implantation dans un État est dotée d'une substance économique et commerciale et prend en compte les incidences potentielles sur la réputation et l'intégrité éthique du groupe SNCF. L'entreprise ne met pas en place de schémas artificiels à visée exclusivement fiscale.

Chaque entité au sein du groupe SNCF adopte une démarche responsable et prudente : aucun dispositif dont le but principal ou exclusif serait fiscal n'est mis en œuvre. Par ailleurs, en matière de transactions transfrontalières, le groupe SNCF applique les principes de l'OCDE et s'assure que les règles en matière de prix de transfert définies au sein du Groupe respectent le « principe de pleine concurrence ». Ces transactions transfrontalières font l'objet d'une documentation au sein du Groupe et sont intégralement déclarées auprès des administrations lorsque cela est exigé par la réglementation fiscale du pays.

Chaque projet majeur pour l'entreprise fait l'objet d'un passage devant un comité d'engagement pour validation. Pour chacun de ces projets, la direction fiscale est sollicitée et rédige une analyse des aspects fiscaux du projet. Son analyse comporte un avis et le cas échéant des recommandations qui font l'objet d'un échange avec le porteur du projet. La direction des Affaires fiscales Groupe peut être amenée à intervenir au sein de comités des engagements afin de donner son avis devant les membres.

Gestion efficace du risque fiscal

Eu égard à l'étendue des activités et des obligations fiscales qui incombent au Groupe, des incertitudes liées à l'interprétation de dispositions fiscales locales ou internationales peuvent parfois apparaître. En outre, des conflits de compétences juridictionnelles peuvent conduire à des désaccords concernant le pays susceptible d'appréhender le bénéfice imposable.

Le groupe SNCF entend à la fois identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal, afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale.

Salariés qualifiés et enjeux fiscaux sécurisés

Le groupe SNCF emploie des salariés qualifiés dans tous les domaines financiers. Ces experts ont la responsabilité de la gestion de la fiscalité, liée à la fois aux retenues à la source et aux déclarations d'impôts.

La direction des Affaires fiscales du groupe SNCF assure le respect des obligations pour l'ensemble des impôts et taxes, tels que notamment en matière de TVA, d'impôt sur les sociétés, et d'impôt sur les salaires.

Afin de sécuriser les enjeux fiscaux des opérations qui sont envisagées, les projets majeurs donnent lieu à assistance et conseil de la part de la direction des Affaires fiscales du Groupe et les principaux contrats font l'objet d'une revue et analyse fiscale avant signature.

Les déclarations de résultats fiscaux sont également revues par les équipes fiscales de la direction des Affaires

fiscales de la SNCF et au sein de Keolis, pour l'ensemble des entités membres du groupe d'intégration fiscale SNCF (236 sociétés en 2024) et du groupe d'intégration fiscale Keolis (260 sociétés en 2024) en France.

La direction des Affaires fiscales Groupe est notamment composée :

- d'une part, de fiscalistes en charge d'un périmètre d'entités. Cette proximité avec les opérationnels permet de connaître les projets et de répondre aux questions au quotidien,
- d'autre part de fiscalistes spécialisés (prix de transfert, TVA notamment) qui sont en mesure de produire des analyses plus complexes,
- et d'un salarié en charge de la veille fiscale.

Relation de travail constructive avec les administrations fiscales

Le groupe SNCF et les entités qui le composent entretiennent des relations de travail professionnelles, coopératives et respectueuses avec l'ensemble des autorités fiscales des juridictions dans lesquelles ils opèrent.

2. LE CONTRÔLE INTERNE

2.1 DÉFINITION ET OBJECTIFS

Le contrôle interne donne à la gouvernance du Groupe et de façon plus générale à chaque manager, une vision sur la maîtrise des différents processus. Il couvre les processus internes de l'entreprise et sa finalité est d'éviter ou de réduire les risques identifiés. Les grands objectifs en sont :

- la conformité aux lois et aux règlements,
- le bon fonctionnement des processus internes, notamment ceux concourant à la sauvegarde des actifs,
- l'application des instructions et des orientations fixées par la direction générale,
- la fiabilité de l'information financière et extrafinancière.

Comme tout dispositif de contrôle, il ne peut cependant fournir une garantie absolue que tout risque soit totalement maîtrisé ou éliminé.

2.2 RÉFÉRENTIEL UTILISÉ

Le référentiel de contrôle interne du Groupe s'appuie :

- sur le cadre de référence de l'AMF (Autorité des Marchés Financiers) de juillet 2010. Ce cadre identifie notamment cinq composantes :
 - une organisation comportant une définition claire des responsabilités, disposant des ressources et des composantes adéquates et s'appuyant sur des procédures, des systèmes d'information, des outils et des pratiques appropriés,
 - la diffusion en interne d'informations pertinentes et fiables,
 - un système visant à recenser et analyser les principaux risques et à s'assurer de l'existence de procédures de gestion de ces risques,
 - des activités de contrôle proportionnées aux enjeux,
 - une surveillance permanente du dispositif.
- sur des sujets Conformité tels l'anticorruption, RGPD (Règlement Général sur la Protection des Données) ou le devoir de vigilance.

2.3 ANIMATION ET PILOTAGE

Les différentes SA du Groupe sont placées en responsabilité première sur leur contrôle interne y compris pour les filiales qui leur sont rattachées.

Les ambitions du Groupe en matière de contrôle sont définies au travers du référentiel contrôle interne Groupe.

La comitologie en place est la suivante :

- un COPIL Risques & Compliance qui réunit le directeur général délégué Stratégie & Finances, le directeur Financier, la directrice Groupe du Contrôle Interne, le directeur de l'Éthique Groupe, la directrice de l'Audit Interne et Risques Groupe, le Directeur Juridique et Conformité Groupe. Il regroupe le management des risques, la conformité, le contrôle interne et l'audit interne et constitue l'organe de pilotage de la Holding des missions d'assurance et de contrôle afin de renforcer la gouvernance des risques au sein du Groupe.

- un Comité Contrôle Interne Activités qui réunit les Directeurs / Responsables du contrôle interne des Activités du Groupe. Il assure la mise en œuvre des objectifs fixés en COPIL Risques & Compliance, le partage des pratiques au sein du Groupe, la mise en place des projets transverses au Groupe en matière de contrôle interne (formation, évaluation des dispositifs, ...).

- une rencontre mensuelle de la Directrice des Comptabilités et du Contrôle Interne Groupe avec chaque directeur des fonctions de contrôle (audit interne et risques, conformité, éthique).

- une animation régulière du réseau des correspondants œuvrant au sein des SA, Activités, Métiers et Directions transverses du Groupe SNCF (animation orchestrée à la maille Groupe et déclinée par chaque SA, y compris dans leurs filiales).

Un référentiel de points de contrôle commun au Groupe couvre les processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle » et certains processus spécifiques, notamment en termes de conformité (anticorruption, RGPD, devoir de vigilance, ...). Un outil de contrôle interne est déployé au sein des 5 SA/SAS afin de procéder à l'évaluation de processus du Groupe SNCF couverts par le contrôle interne (environnement de contrôle, achats, ressources humaines, notes de frais, ...). L'exploitation des résultats, donne lieu, à la définition de plans d'action collectifs et individuels ainsi qu'à la mise à disposition de bonnes pratiques.

Un plan de contrôle interne spécifique filiales (hors GEODIS et KEOLIS) est déployé pour les filiales qui n'en disposent pas.

GEODIS et KEOLIS disposent de leur propre direction de contrôle interne et de leur propre plan de contrôle interne.

3. LES DIRECTIONS DE L'AUDIT INTERNE DU GROUPE

La fonction audit interne Groupe est assurée par la Direction de l'Audit Interne et des risques Groupe (DAR), ainsi que par les directions de l'audit interne de Keolis et Geodis.

La Directrice de l'Audit et des risques Groupe est nommée par la Direction Générale du Groupe SNCF. Elle est rattachée au Directeur Risques, Audits, Sécurité et Sûreté.

La Directrice de l'Audit Groupe dispose d'un accès direct aux Présidents de chacune des SA, à qui elle rend compte de l'activité d'audit interne sur leur périmètre, et avec

lesquels elle échange régulièrement et chaque fois que nécessaire.

Elle entretient un lien fonctionnel avec les trois Comités d'audit, des comptes et des risques (SA SNCF, SA Voyageurs et SNCF Réseau) auxquels elle participe et rapporte.

La directrice de l'audit et des risques Groupe rend régulièrement compte de l'activité de la fonction d'audit interne du Groupe au Comité d'audit, des comptes et des risques de la SA SNCF : présentation des plans d'audit interne annuels, des conditions de leur réalisation et des principaux enseignements, du suivi de la mise en œuvre des recommandations issues des audits.

La DAR ainsi que les deux autres directions de l'audit interne exercent leurs missions d'audit en toute indépendance et avec objectivité. Leurs activités sont encadrées par la Charte d'audit interne, approuvée par la gouvernance du Groupe SNCF.

Tous les auditeurs internes et les éventuels prestataires externes s'engagent à respecter les règles de déontologie du Cadre de Référence International des Pratiques Professionnelles (CRIPP) décliné en France par l'Institut Français de l'Audit et du Contrôle Interne (IFACI).

Des modalités spécifiques sont mises en œuvre par la DAR pour la réalisation d'audits portant sur le périmètre des facilités essentielles de SNCF Réseau afin de garantir le respect de l'ensemble des dispositions légales et réglementaires attachées à l'exercice de ces fonctions. En déclinaison du Plan de Gestion des Informations Confidentielles (PGIC) établi par SNCF Réseau, la DAR a signé un accord de confidentialité avec SNCF Réseau.

Pour réaliser leurs missions, les trois directions de l'audit interne s'appuient sur une méthodologie rigoureuse et éprouvée, conforme aux normes professionnelles en la matière. Certifiée par IFACI Certification depuis juin 2006, la DAR a vu renouveler sa certification professionnelle en 2024 sans aucun manquement.

Les missions d'audit interne s'inscrivent dans le cadre de trois plans d'audit annuels : d'une part, les trois périmètres du plan d'audit du Groupe public unifié (SA SNCF & RLE, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau & SNCF Gares et Connexions), et d'autre part, les plans d'audit de Geodis et Keolis.

Afin de permettre au Groupe SNCF d'avoir une meilleure assurance de la couverture de ses risques, la DAR s'appuie sur la cartographie des risques majeurs du Groupe SNCF ainsi que celles de SNCF Voyageurs et SNCF Réseau pour proposer les plans d'audit adaptés aux risques liés à l'activité des SA SNCF (intégrant Rail Logistics Europe), SNCF Voyageurs et SNCF Réseau (y compris SNCF Gares & Connexions) et aux contrôles mis en œuvre. Il en est de même de Geodis et Keolis dont les plans d'audit sont définis en fonction de leurs risques majeurs.

Un dialogue étroit avec les dirigeants des SA/SAS accompagne l'élaboration et la consolidation des plans d'audit.

Les Présidents et leurs COMEX valident les plans d'audit ou la partie du plan relevant de leur périmètre, avant leur approbation par les Comités d'audit, des comptes et des risques.

Les trois plans d'audits annuels sont présentés par la directrice de l'audit et des risques Groupe au Comité d'audit, des comptes et des risques de la SA SNCF afin de lui donner une vision d'ensemble du dispositif de maîtrise des risques du Groupe.

La DAR a réalisé, en 2024, une soixantaine de missions d'audit. Les rapports, assortis de recommandations destinées à réduire les risques identifiés, ont été restitués aux commanditaires et membres des COMEX concernés. Chaque Président est en outre informé des éléments et enseignements majeurs des audits de son périmètre de responsabilité.

La mise en œuvre effective des plans d'actions, établis en déclinaison des recommandations, fait l'objet de suivis réguliers par la DAR. La synthèse et les conclusions de ces suivis sont périodiquement présentées par la DAR aux Présidents, ainsi que, chaque semestre, aux trois Comités d'audit, des comptes et des risques.

Le bilan annuel d'activité de la DAR est présenté au comité des Présidents ainsi qu'aux trois Comités d'audit, des comptes et des risques.

La DAR conduit également des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) sur le périmètre du Groupe intégrant Keolis. Elle réalise ainsi chaque année des audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer les métiers et les équipes SI des risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission de leurs SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Elle a ainsi mené dix-sept missions en 2024 sur des périmètres métiers ou des socles technologiques à forts enjeux : applications manipulant des données sensibles, applications essentielles supportant les processus métier critiques du Groupe, évaluation de la maturité d'entités ou de filiales en lien avec les bonnes pratiques SSI (normes ISO 27001/27002), ...

La DAR, dans sa double mission audit interne et management des risques, veille par ailleurs à coordonner son action avec les autres fonctions d'assurance et de contrôle du Groupe SNCF (contrôle interne, éthique, conformité). Elle anime à cet effet un comité ad hoc qui se réunit 5 fois par an. Elle entretient des relations régulières avec les Commissaires aux Comptes (CAC) et la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT).

Dans le cadre du plan d'audit 2024, la direction de l'audit interne de Keolis a réalisé 19 audits dont 4 missions hors plan, qui adressent aussi bien des problématiques de contrôle interne, des revues d'engagements contractuels, de revue cybersécurité (en collaboration avec les équipes de la DAR), à la Holding et dans les 4 divisions opérationnelles (Grands réseaux urbains France, Ile-de-France et Territoires, Europe Continentale, Overseas).

A noter que, sur les 19 missions, 14 sont clôturées et 5 sont en cours avec pour objectif d'être clôturées à fin mars.

Les rapports sont majoritairement assortis, sauf dans le cas de « lookback », de recommandations qui font l'objet d'un suivi de la Direction de l'Audit Interne présenté 2 fois par an au Comité Exécutif ainsi qu'au Comité d'Audit de Keolis.

La direction de l'audit interne de Geodis a réalisé et restitué huit audits en 2024. Ces audits, majoritairement menés cette année à l'international, ont permis d'aborder des thématiques de contrôle interne et conformité sur un échantillon de filiales.

Les recommandations font l'objet d'un suivi par la direction de l'audit et d'une présentation régulière à la présidente, ainsi qu'au comité Audit et Risques de Geodis.

4. LES ASSURANCES

La Direction Juridique du Groupe met en œuvre la couverture des risques des entités du groupe SNCF auprès des compagnies d'assurances.

Dans ce cadre, ses missions sont de concevoir et déployer la politique d'assurance du groupe public unifié. Cette action est exercée dans une démarche mutualisée améliorant les garanties des principales sociétés et de leurs filiales tout en leur faisant bénéficier de conditions tarifaires compétitives, malgré les tensions rencontrées sur le marché de l'assurance des grands risques.

Les polices d'assurances négociées et suivies par la Direction Juridique du Groupe avec les courtiers et assureurs protègent les actifs du groupe face aux événements aléatoires susceptibles d'impacter ses comptes, par effet d'intensité ou par effet de fréquence. Elles couvrent un large portefeuille de contrats pour tous types de garanties, en particulier les programmes suivants :

- dommages aux biens (y compris dommages ayant pour origine des événements d'origine climatique) et pertes financières consécutives,
- responsabilité civile,
- flotte automobile,
- risques cyber,
- responsabilité civile construction.

La Direction Juridique du Groupe supervise par ailleurs la « captive de réassurance » SNCF RE, avec pour finalité de réassurer pour partie des risques majeurs de dommages et de responsabilité civile et ainsi faciliter les négociations avec les assureurs.

5. LES CONTRÔLES INSTITUTIONNELS

Le Groupe dispose d'un environnement de contrôle institutionnel spécifique, il est soumis au contrôle :

- de la Cour des Comptes,
- du Commissaire du Gouvernement,
- de la Mission de Contrôle Économique et Financier des Transports (MCEFT),
- de l'Agence des Participations de l'État (APE),
- de l'Autorité de Régulation des Transports (ART),
- de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF),
- du Haut Comité du système de transport ferroviaire national.

L'audit des comptes est assuré par deux commissaires aux comptes nommés par l'Assemblée générale ordinaire, à l'issue d'une procédure d'appel d'offres, après avis du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques, et sur proposition du conseil d'administration. Chaque filiale significative est auditée par au moins un des deux commissaires aux comptes du Groupe SNCF.

La certification du rapport de durabilité, incluant les éléments de taxonomie, est réalisée par les commissaires aux comptes.

Ces différentes instances ont notamment pour mission de vérifier que le Groupe SNCF respecte les obligations qui s'imposent, particulièrement dans le domaine comptable et financier.

RAPPORT DE DURABILITÉ

RAPPORT DE DURABILITÉ	50	2.3.1 Politiques en matière de pollution - E2-1	145
1. INFORMATIONS GÉNÉRALES - ESRS 2	53	2.3.2 Actions et ressources relatives à la pollution - E2-2	145
1.1 BASE POUR LA PRÉPARATION DE LA DÉCLARATION DE DURABILITÉ	53	2.3.3 Cibles en matière de pollution - E2-3	146
1.1.1 Base générale pour la préparation des états de durabilité - BP-1	53	2.3.4 Pollution de l'air, de l'eau et des sols - E2-4	146
1.1.2 Publication d'informations relatives à des circonstances particulières - BP-2	53	2.4 BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES - ESRS E4	146
1.2 GOUVERNANCE	55	2.4.1 Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique - E4-1	146
1.2.1 Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance - GOV-1	55	2.4.2 Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-2	146
1.2.2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance et enjeux de durabilité traités par ces organes - GOV-2	58	2.4.3 Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-3	150
1.2.3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation - GOV-3	58	2.4.4 Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-4	152
1.2.4 Déclaration sur la vigilance raisonnable - GOV-4	60	2.4.5 Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes - E4-5	152
1.2.5 Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité GOV-5	61	2.5 UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE - ESRS E5	152
1.3 STRATÉGIE	61	2.5.1 Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire - E5-1	152
1.3.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur - SBM-1	61	2.5.2 Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire - E5-2	155
1.3.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes - SBM-2	70	2.5.3 Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire - E5-3	162
1.3.3 Impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3	73	2.5.4 Flux de ressources entrants - E5-4	163
1.4 GESTION DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS	92	2.5.5 Flux de ressources sortants - E5-5	164
1.4.1 Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels - IRO-1	92	2.6 QUESTION DE DURABILITÉ SPÉCIFIQUE: SENSIBILISER LA SOCIÉTÉ AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX	167
1.4.2 Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par le rapport de durabilité - IRO-2	108	2.6.1 Politique	167
2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES	109	2.6.2 Actions et ressources	168
2.1 TAXONOMIE	109	2.6.3 Cibles	170
2.1.1 Enjeux de la réglementation Taxonomie pour le Groupe SNCF	109	3. INFORMATIONS SOCIALES	170
2.1.2 Le périmètre éligible du Groupe	110	3.1 PERSONNEL DE L'ENTREPRISE - S1	170
2.1.3 L'alignement du groupe SNCF	112	3.1.1 Politiques concernant le personnel de l'entreprise -S1-1	170
2.1.4 Méthodologie	116	3.1.2 Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants- S1-2	178
2.2 CHANGEMENT CLIMATIQUE - ESRS E1	121	3.1.3 Processus de réparation des impacts négatifs - S1-3	181
2.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique - E1-1	121	3.1.4 Actions concernant les impacts matériels sur le personnel - S1-4	183
2.2.2 Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation de celui-ci - E1-2	124	3.1.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S1-5	196
2.2.3 Actions et ressources - E1-3	126	3.1.6 Caractéristiques des salariés - S1-6	198
2.2.4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation de celui-ci - E1-4	134	3.1.7 Couverture des négociations collectives et dialogue social - S1-8	199
2.2.5 Consommation d'énergie et mix énergétique - E1-5	139	3.1.8 Indicateurs de diversité - S1-9	200
2.2.6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES - E1-6	141	3.1.9 Salaires décents - S1-10	200
2.2.7 Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone - E1-7	144	3.1.10 Indicateurs de santé et de sécurité - S1-14	200
2.2.8 Tarification interne du carbone - E1-8	144	3.1.11 Indicateurs de rémunération - S1-16	201
2.3 POLLUTION - E2	145	3.1.12 Cas, plaintes et incidents graves en matière de droits humains - S1-17	201
		3.2 TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR - ESRS S2	202
		3.2.1 Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur - S2-1	202

3.2.2 Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts – S2-2	207	3.4.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels - S4-3	226
3.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S2-3208		3.4.4 Actions concernant les IRO matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux - S4-4	227
3.2.4 Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur - S2-4	209	3.4.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S4-5	236
3.2.5 Cibles liées à la gestion des IRO - S2-5	213	4. INFORMATIONS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE	238
3.3 COMMUNAUTÉS AFFECTÉES - S3	214	4.1 CONDUITE DES AFFAIRES - G1	238
3.3.1 Politiques relatives aux communautés affectées - S3-1	214	4.1.1 Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise - G1-1	238
3.3.2 Processus de dialogue avec les communautés affectées – S3-2	216	4.1.2 Gestion des relations avec les fournisseurs - G1-2	243
3.3.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S3-3217		4.1.3 Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin - G1-3	245
3.3.4 Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées - S3-4	218	4.1.4 Cas de corruption ou versements de pots-de-vin - G1-4	249
3.3.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S3-5	219	4.1.5 Pratiques en matière de paiement - G1-6	249
3.4 CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX - S4	219	5. ANNEXES	251
3.4.1 Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux - S4-1	219	RAPPORT DE CERTIFICATION DU RAPPORT DE DURABILITÉ	265
3.4.2 Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux - S4-2	224		

Éléments de contexte et principales limites pour le premier exercice

Plusieurs interprétations des textes demeurent, pour lesquelles des précisions supplémentaires de la part des organismes de normalisation ou de régulation sont attendues, notamment concernant les normes sectorielles d'application des ESRS.

Le Groupe a appliqué les exigences normatives fixées par les ESRS :

- Telles qu'applicables à la date d'établissement du rapport de durabilité
- Sur la base des informations disponibles
- Dans les délais d'établissement du rapport de durabilité.

Ces difficultés d'accès à des données fiables ont pu contraindre le Groupe à communiquer des informations sur un périmètre partiel et/ou à recourir à des estimations qui pourront être affinées à mesure que la qualité des données disponibles s'améliore.

Les principales limites portant sur les informations publiées sont de natures suivantes.

Informations partielles relatives à la chaîne de valeur

Ce rapport de durabilité couvre la chaîne de valeur amont et aval du groupe SNCF. Toutefois, en dépit des efforts importants engagés par le Groupe dans le cadre de cette première année d'application et en raison notamment de difficultés d'accès aux informations disponibles dans le délai imparti, la couverture de la chaîne amont a été limitée, en ce qui concerne les fournisseurs, au rang 1 [cf. Base générale de la préparation des états de durabilité - BP-1 ; 1.1.1.2 Couverture de la chaîne de valeur dans la déclaration].

Le groupe SNCF poursuit ses travaux en lien avec ses parties prenantes afin d'accroître la portée de sa chaîne de valeur, en s'appuyant notamment sur les données de durabilité qui seront publiées par ses principaux fournisseurs.

Informations non publiées

Certains indicateurs quantitatifs exigés par la norme ne sont actuellement pas suivis par le groupe SNCF. Leur élaboration et consolidation à l'échelle du Groupe n'a pas pu être réalisée pour ce premier exercice. Cela concerne principalement :

- Pollution - E2 – chapitre 2.3.4 Pollution de l'air, de l'eau et des sols - E2-4
- Biodiversité - E4, chapitre 2.4.1 Plan de transition E4-1
- Biodiversité – E4, chapitre 2.4.5 Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes – E4-5
- Utilisation des ressources et économie circulaire – E5, chapitre 2.5.4 Flux de ressources entrants – E5-4
- Personnel de l'entreprise – S1 ; chapitre 3.1.7 Couverture des négociations collectives (hors France)
- Personnel de l'entreprise – S1 ; chapitre 3.1.9 Salaires décents.

Informations publiées sur un périmètre partiel ou à définition hétérogène

Les limites inhérentes à l'organisation du Groupe et à ses systèmes actuels de reporting interne n'ont pas permis la publication de certains indicateurs quantitatifs sur un périmètre consolidé pour ce premier exercice. Ces limites sont exprimées dans la description des informations présentées au sein des sections du rapport de durabilité concernées.

– Cas des indicateurs dont la définition n'est pas homogène entre toutes les entités du Groupe et dans toutes les zones géographiques et dont la consolidation est ainsi rendue complexe. Dans ces cas, le Groupe a fait le choix de publier les informations sur un périmètre cohérent (Groupe SNCF en France ou Sociétés ferroviaires selon les cas) ou de juxtaposer les indicateurs pour les différents périmètre (déclinaison de l'indicateur pour les sociétés ferroviaires, GEODIS, Keolis) :

- Changement climatique – E1 ; chapitre 2.2.1 Plan de transition
- Changement climatique – E1 ; chapitre 2.2.1 Consommation d'énergie et mix énergétique - E1-5, voir 1.1.1.1 Périmètre de consolidation.
- Utilisation des ressources et économie circulaire – E5, chapitre 2.5.5.2 Déchets, voir 1.1.1.1 Périmètre de consolidation.
- Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.10 Indicateurs de santé et sécurité

– Cas des indicateurs qui ne sont pas suivis pour l'ensemble du Groupe et dont la consolidation à l'échelle du Groupe n'a pas pu être réalisée pour ce premier exercice :

- Personnel de l'entreprise – S1 ; chapitre 3.1.8 Indicateurs de diversité
- Personnel de l'entreprise – S1 ; chapitre 3.1.10 Indicateurs de santé et sécurité
- Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.11 Indicateurs de rémunération
- Conduite des affaires – G1 ; chapitre 4.1.5 Pratiques en matière de paiement

Dans une démarche d'amélioration continue, le groupe SNCF met en œuvre des plans d'action afin d'assurer la publication progressive à l'avenir des 3 typologies de limitation ci-dessus. Cette démarche peut se traduire par exemple, par la mobilisation des directions DAG, RH et SST des différentes SA, par les directeurs en charge au sein de SNCF SA pour trouver les solutions de reporting soit pour étendre les bonnes pratiques de la direction achat groupe (DAG) vers les entités concernées afin d'élargir au groupe entier les indicateurs sur les délais de paiement, ou soit pour collecter plus largement la donnée RH et SST.

Informations dont la définition diffère de la norme

La définition de certains indicateurs diffère de celle exigée par la norme. Dans ce cas, les informations contextuelles publiées précisent la formule de calcul adoptée par le groupe SNCF.

- Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.6.4 Départ de salariés et turnover
- Personnel de l'entreprise – S1 ; chapitre 3.1.10 Indicateurs de santé et sécurité
- Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.11 Indicateurs de rémunération.

Un travail de mise en conformité avec la formule de calcul prévue par la norme a été engagé.

1. INFORMATIONS GÉNÉRALES - ESRS 2

1.1 BASE POUR LA PRÉPARATION DE LA DÉCLARATION DE DURABILITÉ

1.1.1 Base générale pour la préparation des états de durabilité - BP-1

1.1.1.1 Périmètre de consolidation

Définitivement adoptée par le Sénat le 14 juin 2018, la réforme ferroviaire est entrée en vigueur le 1er janvier 2020. Elle conduit à créer un Groupe rattaché à une unique structure juridique de type société anonyme (SA) détenue par l'État et qui établit des comptes consolidés en normes IFRS.

Le rapport de durabilité est établi sur le même périmètre que celui du rapport financier consolidé du Groupe, à l'exception des entités sous influence notable qui sont exclues du rapport de durabilité.

Certaines restrictions de périmètre peuvent s'appliquer selon les indicateurs :

– Les données quantitatives environnementales couvrent :

- 96% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour les données relatives aux consommations d'énergie et émission de GES des scopes 1 et 2 présentées dans E1 – Changement climatique.
- 75% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour les données relatives aux déchets dans E5 – Utilisation des ressources et économie circulaire

Les données quantitatives sociales comprennent les filiales de plus de 150 salariés.

Les données quantitatives d'effectifs couvrent 98% du périmètre groupe.

Sauf mention explicite, les données quantitatives santé - sécurité couvrent 78% du périmètre correspondant au Groupe SNCF consolidé en France.

Les particularités de périmètre de chaque indicateur sont indiquées lors de leur publication.

Les périmètres sont définis comme suit :

– Périmètre ferroviaire : SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Fret SNCF, SNCF OptimServices. Le périmètre ferroviaire est appelé « la SNCF » ou « les sociétés ferroviaires » dans le rapport.

– Périmètre Groupe SNCF : SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Fret SNCF, SNCF OptimServices, Keolis, GEODIS, et leurs filiales consolidées (RLE, Orféa,...).

Au sein du groupe SNCF, seules les entités consolidantes EIP SNCF SA et SNCF Réseau sont concernées par établissement d'un rapport de durabilité en 2025.

Les entités qui remplissent les critères d'assujettissement à la DPEF en 2024 mais qui ne sont pas encore concernées par la CSRD, sont dispensées de DPEF car incluses dans le rapport CSRD 2024 de la société nationale SNCF SA.

1.1.1.2 Couverture de la chaîne de valeur dans la déclaration

L'évaluation des impacts, risques et opportunités couvre l'ensemble des activités du Groupe, les pays à risques, les différents fournisseurs et typologies de clients.

Le rapport de durabilité du groupe SNCF présente des informations quantitatives et qualitatives sur la chaîne de valeur amont et aval :

- Fournisseurs de rang 1
- Toutes typologies de clients
- Salariés et personnels externes

– Autres parties prenantes : riverains et associations de riverains, Nature, ONG, Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM), associations de consommateurs, collectivités territoriales, etc.

L'évaluation des impacts, risques et opportunités couvre l'ensemble des activités du Groupe, les pays à risques, les fournisseurs et leur chaîne de valeur portant les principaux impacts négatifs, les différentes typologies de clients.

Certaines politiques (droits humains et Achats responsables) s'étendent à la chaîne de valeur amont et aval. Les autres politiques ciblent les impacts matériels de l'entreprise (atténuation et adaptation au changement climatique, biodiversité, économie circulaire, éthique, ressources humaines).

Les actions et les cibles couvrent principalement les activités du Groupe. Certaines actions concernent les fournisseurs de rang 1 [cf. Travailleurs de la chaîne de valeur – ESRS S2].

Les métriques publiées portant sur les émissions de gaz à effet de serre couvrent la chaîne de valeur amont et aval (scopes 1, 2 et 3). Les autres métriques portent sur les activités du Groupe.

La chaîne de valeur est décrite dans la suite du rapport [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1].

1.1.1.3 Options suivies concernant l'omission de certaines informations

Le groupe SNCF ne fait pas usage de l'option permettant d'omettre une information particulière relative à la propriété intellectuelle, au savoir-faire ou aux résultats d'innovation.

Le groupe SNCF ne prévoit pas d'exemption de publication d'informations portant sur des évolutions imminentes ou des affaires en cours de négociation.

Le groupe SNCF omet certaines informations de nature sensible dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Le coût des actions prévues pour les années à venir relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence. Les actions concernées sont :

– Le plan de transition et les actions pour l'atténuation du changement climatique [cf. Chapitre changement climatique – ESRS E1]

– Les actions relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire [cf. Utilisation des ressources et économie circulaire – E5]

– Les actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, pour la santé et la sécurité, la diversité, l'équité, l'inclusion, le dialogue social [cf. Personnel de l'entreprise – S1].

1.1.2 Publication d'informations relatives à des circonstances particulières - BP-2

1.1.2.1 Horizons temporels

Le groupe SNCF se réfère à des horizons temporels spécifiques pour l'analyse de ses risques physiques : 2030 pour le court terme, 2050 pour le moyen terme, 2100 pour le long terme.

En effet, ces horizons temporels sont ceux des deux scénarios du GIEC sur lesquels repose l'analyse des

risques de transition, le RCP 4.5 à (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées). Ils prennent également en considération la durée de vie de l'ensemble des actifs et activités du Groupe.

1.1.2.2 Estimations concernant la chaîne de valeur

Pour le calcul des émissions de gaz à effet de serre, le groupe SNCF utilise :

- Les facteurs d'émissions issus de sources publiques
- Des facteurs d'émissions qui peuvent être calculés sur la base de données de fournisseurs pour les achats de biens, de services et d'immobilisations.

Les facteurs d'émissions sont détaillés dans la partie Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES du chapitre changement climatique – ESRS E1.

À partir de 2025, l'outil SWEEP, qui collecte des données réelles, sera utilisé pour les postes Achats 3.1, 3.2 et 3.4 pour le périmètre des sociétés ferroviaires.

Les émissions indirectes sont calculées à partir de différentes sources de données. [cf. Changement climatique – E1 ; Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES].

1.1.2.3 Sources d'incertitude quant aux estimations et aux résultats

Les indicateurs prospectifs concernent les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les sources d'incertitude associées aux estimations des résultats sont publiées dans les chapitres correspondants.

1.1.2.4 Changement dans la préparation ou la présentation des informations en matière de durabilité

Le rapport de durabilité publié en 2025 sur l'exercice 2024 est la première édition et constitue la référence pour les années futures.

	2022	2 023
Émissions GES Scope 1&2 France publiées dans la DPEF 2023	1 517 063	1 402 897
Émissions GES Scope 1&2 France publiées pour le rapport de durabilité 2024	1 471 047	1 370 800
Différences	-46 017	-32 097
Retrait des activités HLM pour ICF	-55 971	-37 568
Intégration de nouvelles entités (Sferis, Arep, Masteris)	4 709	4 707
Intégration des pertes sur la caténaire liées aux entreprises ferroviaires hors SNCF	1 289	1 214
Impact de l'affectation des véhicules location courte durée en scope 3, rubrique 3.6	-	-3 707
Mise à jour Keolis et GEODIS	10 733	-3 017
Autres ajustements	-6 777	6 274

Le recalcul des émissions sur le périmètre France est le fruit de la mise en conformité de la comptabilité carbone du groupe SNCF avec le GHG Protocol :

– Mise en conformité avec le périmètre financier : retrait des activités ESH ICF non consolidées dans les résultats du Groupe, intégration de filiales de sociétés ferroviaires

– Affectation des pertes d'électricité sur la caténaire à SNCF Réseau

– Affectation des véhicules de location courte durée en scope 3, rubrique 3.6 déplacements professionnels

Des données ont été mises à jour en utilisant des informations plus récentes.

1.1.2.5 Erreurs de reporting concernant les périodes antérieures

Le rapport de durabilité publié en 2025 sur l'exercice 2024 est la première édition et constitue la référence pour les années futures.

1.1.2.6 Publication d'informations issues d'autres actes législatifs ou de référentiels d'information sur la durabilité généralement admis.

Rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe SNCF en France

Le groupe SNCF, au titre de la loi de finance rectificative 2020-935, a pris en 2021 des engagements de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du Transport et du Bâtiment. Ces engagements font l'objet d'un rapport annuel conformément à l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020.

Ce rapport est intégré au présent rapport de durabilité. Une table de correspondance entre l'arrêté du 2 novembre 2021 et le rapport de durabilité est présentée en annexe.

Promotion du lien entre la Nation et ses forces armées et soutien à l'engagement dans les réserves de la garde nationale

Conformément à l'article L22.10.35 du code de commerce, le groupe SNCF publie dans le présent rapport de durabilité les actions visant à promouvoir le lien entre la Nation et ses forces armées et à soutenir l'engagement dans les réserves de la garde nationale. [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; . Ces informations sont intégrées Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4].

Lutte contre l'évasion fiscale

Conformément à l'article L22.10.35 du code de commerce, le groupe SNCF publie les impacts de ses activités quant à la lutte contre l'évasion fiscale [cf. Rapport de gestion ; La gestion des risques et les dispositifs de contrôle du rapport de gestion]

Incorporation d'informations au moyen de renvois

Section du Rapport de gestion vers laquelle un renvoi est opéré	ESRS	Exigence de publication	Point de donnée
Le groupe SNCF en 2024	ESRS 2	SBM-1	40 - Profil du Groupe SNCF : Notre vision stratégique pour la décennie 2023-2032
	ESRS 2	SBM-1	40 aii - Discontinuité du Fret : Informations relatives aux faits marquants
Gestion des risques et dispositifs de contrôle	ESRS 2	BP-2	15 - Risque évasion fiscale
	ESRS 2	IRO-1	53b et 53h - Description de la gestion des risques et les dispositifs de contrôle
	ESRS 2	IRO-1	53ciii - Description de la gestion des risques et les dispositifs de contrôle à l'œuvre au sein du Groupe SNCF
Rapport sur le gouvernement d'entreprise	ESRS 2	GOV-1	21d - Composition du Conseil d'administration
	ESRS 2	GOV-2	22b - Rôles et responsabilités du conseil d'administration relatifs aux enjeux de durabilité
	ESRS S1	S1-2	27 - 27a - 27b - Espaces de dialogue avec le personnel (cf. administrateurs salariés)
Le contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable, financière et de durabilité	ESRS 2	GOV-5	36a - b - c - d - e
	ESRS S2	SBM-3	11b - Cartographie des risques par pays du Groupe
	ESRS S1	S1-1	19 - Droits humains (cf. politique, surveillance et pilotage, association des parties prenantes)
	ESRS S1	S1-4	38a - 38b - 38d - Droits humains (cf. actions pour prévenir / atténuer des impacts négatifs, remédier à des impacts négatifs, suivre / évaluer l'efficacité des actions)
	ESRS S1	S1-4	39 - Droits humains (cf. identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs)
	ESRS S1	S1-4	43 - Droits humains (cf. ressources allouées à la gestion des impacts matériels)
	ESRS S2	S2-4	32a - Droits humains (cf. actions pour prévenir / atténuer des impacts négatifs)
	ESRS S2	S2-4	33a - 33c - Droits humains (cf. identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs)
Rapport de gestion, Activités et résultats financiers du Groupe, Volet social	ESRS S1	S1-6	50d-ii - Effectif moyen

1.2 GOUVERNANCE

1.2.1 Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance - GOV-1

1.2.1.1 Composition du conseil d'administration

Tableau Composition du conseil d'administration

Groupe SNCF	2024
Membres conseil administration (nb) - Nb total	12
Membres exécutifs (nb)	1
Membres non exécutifs (nb)	11
Membres représentants des salariés (nb)	4
Femmes (nb)	3
Membres indépendants (nb)	2
Femmes (%)	25%
Indépendants (%)	17%

Le conseil d'administration compte 12 membres dont 11 mandataires sociaux non exécutifs et un (1) mandataire social exécutif, Jean-Pierre FARANDOU, Président-Directeur général.

Le pourcentage de femmes de 25% au CA correspond à la valeur en fin d'année.

En application de la valeur moyennée au prorata temporis de représentation, le pourcentage de femmes s'élève à 34% sur l'exercice.

Le Directeur Général délégué stratégie finances, Laurent TREVISANI est également mandataire social exécutif de la société nationale SNCF.

La société SNCF compte deux mandataires sociaux exécutifs au total.

Concernant la représentation des salariés et des autres travailleurs, conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, le conseil d'administration de la société nationale SNCF comprend un tiers de représentants des salariés, soit quatre représentants sur un total de douze membres. Ces quatre représentants des salariés sont élus par les salariés eux-mêmes. Ils sont parrainés par leur organisation syndicale représentative dans le Groupe. Les représentants des salariés sont nommés pour une durée de quatre ans. Leur mandat est renouvelable. Par ailleurs, conformément à l'article 11-1 des Statuts, le secrétaire du comité social et économique est obligatoirement convoqué aux réunions du conseil d'administration.

Les salariés jouent donc un rôle dans la gouvernance de SNCF SA en élisant quatre représentants pour siéger au conseil d'administration de la maison mère. Cela leur permet d'émettre des votes et avis sur l'ensemble des sujets et orientations stratégiques relatives aux sujets de durabilité, portés devant le conseil d'administration.

Les quatre représentants des salariés sont également membres des comités spécialisés du conseil d'administration du Groupe, à savoir :

- Le CNRG&RSE (comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE),
- Le CACR (comité d'audit, des comptes et des risques) également en charge d'examiner le reporting de durabilité,
- Le CSI (comité de la stratégie et des investissements).

Le conseil d'administration du groupe SNCF est sensibilisé aux enjeux de durabilité dans la mesure où il traite et examine deux fois par an les enjeux de durabilité. Il approuve notamment la stratégie annuelle et pluriannuelle et les objectifs associés en matière de RSE et en suit la progression. Il approuve la trajectoire de décarbonation du Groupe et examine la politique d'économie circulaire du groupe SNCF.

Le conseil d'administration s'appuie sur les compétences de plusieurs membres pour examiner les questions de durabilité. À titre d'exemple :

– Alexis ZAJDENWEBER (représentant de l'État - membre du CNRG&RSE) : a participé à la formation sur la transition écologique mise en place pour l'ensemble des directeurs d'administration centrale de l'État français.

– Philippe MAILLARD (indépendant – président du CACR) : a occupé plusieurs postes de direction chez SUEZ (notamment DG France Recyclage et Valorisation, DG adjoint Eau Europe, DG Eau France).

Au 31 décembre 2024, le conseil d'administration est composé de trois administratrices et neuf administrateurs, soit 25% de femmes et 75% d'hommes. La composition du conseil d'administration a évolué trois fois en 2024. [cf. Rapport sur le gouvernement d'entreprise].

Au 31 décembre 2024, le conseil d'administration est composé de deux administrateurs indépendants et 10 administrateurs non indépendants, soit 17% des administrateurs, conformément aux dispositions du règlement intérieur du conseil d'administration, et dans le respect des critères définis par le Code AFEP-MEDEF.

1.2.1.2 Rôles et responsabilités du conseil d'administration relatifs aux enjeux de durabilité

Conseil et comités spécialisés

Le conseil d'administration du groupe SNCF détermine les orientations de l'activité du Groupe et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité (L.225-35 du code de commerce) ainsi que la raison d'être de la Société. Il détermine notamment des objectifs pluriannuels en matière de RSE, approuve la stratégie annuelle et surveille deux fois par an la réalisation de ces objectifs. Il surveille également l'évolution des risques au sein ou pouvant impacter le Groupe, et est informé des événements majeurs de l'activité.

Pour cela, il s'appuie sur trois comités spécialisés permanents, dont les missions sont précisées dans le règlement intérieur du conseil d'administration et en conformité avec les dispositions du code de commerce.

Le Comité de l'audit, des comptes et des risques (CACR) apporte son expertise sur le management des risques et examine la production des informations financières et de durabilité. Ce comité évalue également l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, y compris ceux relatifs à la durabilité.

L'identification, l'évaluation, le traitement et la revue des risques majeurs sont réalisés au niveau du Groupe, des sociétés et des principales entités. Une cartographie matérialise ces travaux. Le CACR examine annuellement la cartographie des risques majeurs à l'échelle du Groupe.

Le CACR est composé de quatre administrateurs dont au moins un administrateur indépendant (également président du comité) et un administrateur représentant les salariés.

Le Comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance & RSE (CNRG&RSE) apporte notamment son expertise sur les sujets ESG. Il examine les engagements et les orientations de la politique de la Société en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale d'entreprise. Il en suit le déploiement et plus généralement s'assure de la prise en compte des sujets relevant de la RSE dans la stratégie de la Société et dans sa mise en œuvre.

Le CNRG&RSE est composé de quatre administrateurs, dont une administratrice indépendante (présidente du comité), un représentant de l'État, un représentant des salariés et un administrateur désigné sur proposition de l'État.

Le Comité de la stratégie et des investissements (CSI) donne son avis sur les orientations stratégiques de la Société et suit leur application, y compris celles relatives au développement durable.

La mission de ces comités consiste à concourir à la préparation des décisions du conseil d'administration par leurs avis, propositions et recommandations et comptes rendus de leurs travaux auprès du conseil.

Le règlement intérieur du conseil d'administration prévoit que :

– Conformément aux dispositions de l'article L.225-35 du code de commerce, le conseil d'administration procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns ;

– Conformément aux dispositions de l'article L.2102-9 du code des transports, le conseil exerce le contrôle permanent de la gestion de la société nationale SNCF ;

– Le conseil arrête les comptes annuels, établit le rapport de gestion et le rapport sur le gouvernement d'entreprise.

– Le comité d'audit (CACR), agissant sous la responsabilité du conseil d'administration, est chargé notamment d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, l'information financière et extra-financière, ainsi que le programme de conformité.

– Le CNRG&RSE, agissant sous la responsabilité du conseil d'administration, est chargé notamment d'examiner les engagements et les orientations de la politique de la Société en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale d'entreprise, d'en suivre le déploiement et plus généralement de s'assurer de la prise en compte des sujets relevant de la RSE dans la stratégie de la Société et dans sa mise en œuvre.

Gestion des impacts, risques et opportunités en matière de durabilité

Le conseil d'administration approuve un certain nombre de points conformément aux dispositions législatives (approbation des comptes, du plan de vigilance, de la trajectoire mixité, établissement du rapport de gestion, etc.).

Il se prononce également sur les orientations stratégiques du Groupe (en matière de RSE et décarbonation notamment), et sur les projets dont le montant atteint les seuils fixés par le règlement intérieur.

À ce titre, il a examiné en 2024 plusieurs dossiers stratégiques, notamment :

– La stratégie numérique de SNCF Voyageurs

– La politique du Groupe en matière d'économie circulaire. Les travaux stratégiques du conseil d'administration ont également pu être développés dans le cadre d'un séminaire stratégique du conseil d'administration qui s'est tenu au mois d'octobre 2024.

L'évolution des principaux indicateurs au sein du Groupe (cartographie des risques majeurs, bilan des objectifs RSE, tableau de bord sécurité, etc.) sont également présentés au conseil, pour information. Ces présentations peuvent ensuite donner lieu à des actions lorsque le conseil estime que des objectifs doivent être revus ou que certains risques doivent être mitigés. En 2024, ces actions ont notamment consisté en une revue détaillée des trajectoires de décarbonation au regard du réalisé 2023 et à l'élaboration d'un plan d'actions pour exploiter les opportunités liées à la gestion des ressources.

Le Comité d'audit, des comptes et des risques appuie le conseil d'administration dans ses travaux par la surveillance du processus d'élaboration de l'information financière ainsi que les procédures de gestion des risques. En outre, ce comité veille à l'efficacité des audits internes et externes, garantissant ainsi transparence et rigueur dans la gestion des risques.

Au niveau du conseil d'administration, la surveillance et le contrôle des impacts, risques et opportunités sont assumés principalement par le CACR, qui ensuite :

– Soit rend un avis en amont de l'examen par le conseil d'administration, dans le cadre des dossiers soumis pour approbation,

– Soit rend compte de ses travaux à celui-ci offrant aux administrateurs l'opportunité d'exprimer leurs observations et de solliciter certains éclairages dans le cadre d'un débat en séance.

En parallèle, les enjeux de durabilité sont revus en CNRG&RSE en associant stratégies et plans d'actions.

Le Groupe s'appuie sur une double approche pour gérer les risques :

- Une vision « top down » par le biais d'entretiens réguliers avec les Présidents des Sociétés Anonymes et membres des comités exécutifs.
- Une vision « bottom up » par le biais de trois niveaux de cartographies qui nourrissent la cartographie Groupe :
 - Groupe-niveau 1,
 - Sociétés Anonymes-niveau 2,
 - Activités/Entités/Directions-niveau 3.

La cartographie est le résultat de cette double vision et est complétée par l'appréciation d'acteurs ayant une vision transverse de la situation du Groupe vis-à-vis de ses enjeux stratégiques, comme le directeur de la Stratégie Groupe et le directeur Financier Groupe. La cartographie est validée par le comité des présidents puis présentée au CACR du Groupe. Le conseil d'administration examine les informations consolidées à l'échelle du Groupe, après examen préalable par le CACR.

La cartographie des impacts, risques et opportunités, issue de la double matérialité s'inscrit dans ce même dispositif de gouvernance. La première cartographie de double matérialité a été validée en CACR en 2024.

Il n'y a pas de contrôles et procédures spéciaux appliqués pour la gestion des impacts, risques et opportunités.

Détermination des objectifs en matière de durabilité

Le conseil d'administration de SNCF SA surveille la détermination des cibles relatives aux impacts, risques et opportunités liés aux activités du Groupe et la progression

de leur réalisation à l'occasion de la présentation des points suivants :

- La couverture pluriannuelle des risques et univers d'audit, à savoir le programme pluriannuel des audits en vue d'examiner les risques identifiés dans la cartographie des risques majeurs, ainsi que deux fois par an le suivi de la mise en œuvre des recommandations d'audit
- La cartographie des risques majeurs une fois par an
- Le bilan annuel N-1 des objectifs RSE et les objectifs pour l'année N, ainsi qu'un bilan semestriel avec des indicateurs clé sur les priorités de l'année, notamment décarbonation et féminisation
- Le plan de vigilance de l'année N une fois par an
- Un bilan annuel des alertes éthiques
- Un point tous les deux mois environ sur l'évolution de la sécurité au sein du Groupe.

Compétences et expertise

Le conseil d'administration du groupe SNCF est sensibilisé aux enjeux de durabilité dans la mesure où :

- Il traite plusieurs fois par an en séance des enjeux environnementaux ;
 - Il veille à ce qu'un volet RSE figure dans les dossiers d'engagements qui sont soumis à son approbation.
- Lorsque le conseil identifie un sujet émergent, il peut solliciter :
- Une présentation détaillée par des experts internes pour en saisir les enjeux stratégiques ;
 - Des formations réalisées en externe.

En 2024, les membres du conseil d'administration ont été sensibilisés aux enjeux de la directive durabilité.

Par ailleurs, l'État actionnaire veille à ce que les enjeux environnementaux soient intégrés dans la stratégie d'entreprise, au travers des orientations portée par son représentant au conseil.

Le conseil d'administration peut aussi s'appuyer sur deux comités :

- Le CACR, qui a été désigné par le conseil comme l'organe compétent pour examiner, sous sa responsabilité, les questions de durabilité (en accord avec l'article L.821-67 du code de commerce) ;
- Le CNRG&RSE est quant à lui compétent pour examiner, sous la responsabilité du conseil, les autres sujets environnementaux.

Le conseil d'administration de SNCF SA peut s'appuyer sur l'expertise et les compétences de plusieurs de ses membres en matière de durabilité, à titre d'exemple :

- Alexis Zajdenweber (représentant de l'État - membre du CNRG&RSE) : en qualité d'administrateur représentant de l'État chez EDF, Groupe Renault, Thalès et BPI France pour le climat. Il est également expert reconnu dans le domaine de la finance (MSCI ESG ratings – 2024) ;
- Philippe Maillard (indépendant – président du CACR) : possède des compétences en matière d'environnement (plusieurs postes de direction chez SUEZ) et de risques (Directeur général et administrateur du Groupe APAVE).

Dans la mesure où l'activité du groupe SNCF est caractérisée par une activité industrielle importante et une forte intensité capitalistique, le conseil peut également s'appuyer sur plusieurs de ses membres, experts reconnus dans le secteur de l'industrie ou encore de la finance, à savoir :

- Jean-Pierre Farandou (expert Industrie)

- André Martinez (expert financier)
- Frédéric Saint-Geours (expert financier)
- Bruno Lacroix (expert Industrie).

Ces compétences et expertises mises à profit dans le cadre des travaux du conseil, y compris au sein du CACR et du CNRG&RSE, apportent un regard en matière de durabilité sur la plupart des enjeux du Groupe, notamment les impacts des activités sur l'environnement et sur les parties prenantes, ainsi que les risques et opportunités.

1.2.1.3 Gouvernance conformité et éthique - G1 GOV-1

Le conseil d'administration de SNCF SA, conformément aux dispositions de l'article L.225-35 du code de commerce, procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. À ce titre, le conseil et ses comités ont examiné en 2024 :

- La validation du plan de vigilance du Groupe, qui aborde notamment les engagements éthiques du Groupe, l'évaluation des sous-traitants et fournisseurs et le mécanisme d'alerte interne du Groupe ;
- Le bilan des alertes éthiques ;
- Un bilan des travaux du comité des parties prenantes ;
- La cartographie des risques majeurs de majeurs, qui inclut le risque de corruption et de trafic d'influence ;
- Le programme annuel d'audit ;
- Le bilan des commissaires aux comptes sur le contrôle interne.

En application des dispositions du code de commerce, le conseil d'administration autorise également les conventions réglementées.

Les membres du conseil d'administration de SNCF SA possèdent une expertise significative en conduite des affaires, acquise notamment dans le cadre de leurs fonctions actuelles ou expériences passées. Le conseil d'administration inclut des membres professionnels disposant d'une expérience approfondie dans des rôles de haut niveau au sein notamment d'entreprises de transport ou de services publics. Cette expérience leur permet d'appréhender les défis spécifiques à l'industrie ferroviaire et à la mobilité, tels que les enjeux de capacité, la sécurité des passagers et des marchandises, ainsi que la coordination avec les autorités réglementaires nationales ou organisatrices.

Les qualifications des membres sont certifiées par des diplômes en gestion, finance et ingénierie souvent obtenus auprès d'institutions académiques, garantissant une formation rigoureuse et de haute qualité. De plus, plusieurs membres disposent d'une expérience en gouvernance d'entreprise, permettant d'interroger la conduite des affaires du Groupe et garantissant ainsi la mise en œuvre des meilleures pratiques.

1.2.2 Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance et enjeux de durabilité traités par ces organes - GOV-2

Le conseil d'administration, et ses comités, sont régulièrement tenus informés au cours de l'année des impacts, risques et opportunités (IRO) au sein du Groupe. En effet le conseil réalise six fois par an un point d'information sur la sécurité au sein du Groupe et, avec l'appui du CACR et du CNRG&RSE, procède chaque année à une revue du plan de vigilance, de la cartographie des risques majeurs et de la couverture pluriannuelle de ces risques.

Les membres du conseil sont par ailleurs tenus au courant en continu par le Président des événements significatifs qui peuvent avoir un impact sur la marche des affaires. Le

conseil se réunit au moins une fois par an pour analyser la performance extra-financière de l'entreprise.

Les comités suivent également semestriellement les stratégies de gestion des risques de l'entreprise, ainsi que le respect des engagements en matière de RSE.

Les membres du conseil sont principalement tenus informés par le Président et les membres du management (Présidents des entités et filiales du Groupe et autres membres du comité exécutif du Groupe), ainsi que par la direction de l'Audit Interne du Groupe et les commissaires aux comptes qui interviennent plusieurs fois par an en CACR.

La direction de la RSE, la direction de la Sécurité et des risques participent également à la remontée d'informations auprès du conseil d'administration.

Enfin, le conseil d'administration a la possibilité de faire intervenir ponctuellement des experts externes sur ces thématiques.

Le conseil d'administration veille à ce que :

- Un volet RSE figure dans la notation des principaux achats du Groupe ;
- Les principaux engagements du Groupe soumis à l'approbation du conseil comprennent un éclairage sur les impacts et opportunités en matière de RSE ;
- L'analyse des risques des projets éclaire les éventuels risques RSE et, le cas échéant, à ce que les projets comprennent des mesures pour mitiger ce risque.

Le conseil d'administration prend en considération les impacts, risques et opportunités dans ses prises de décision au regard du plan stratégique du Groupe.

Néanmoins, les IRO n'ont pas été formellement pris en considération en 2024 compte tenu des délais de formalisation des IRO pour le premier exercice de double matérialité.

En 2024, le conseil d'administration de SNCF SA a notamment examiné :

- Le risque d'échec ou retard majeur dans les transitions écologique et sociale
- La capacité des infrastructures à résister aux aléas climatiques
- Des cas de déraillements, consécutifs à des coulées de boues ou de glissements de terrains ;
- L'opportunité d'encourager les Autorités organisatrices de la Mobilité à faire évoluer certains matériels roulants vers une alimentation en biocarburant ou leur remplacement par des matériels fonctionnant à l'énergie électrique.

1.2.3 Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation - GOV-3 [ART66]

1.2.3.1 Description des mécanismes d'incitation

Comme la société nationale SNCF SA est une société privée à capitaux publics, le montant de la rémunération des administrateurs est strictement encadré par la loi, le conseil d'administration et l'Agence des Participations de l'État (APE). Dans ce cadre, seul le directeur délégué exécutif peut bénéficier d'une part variable, dont les critères sont validés par l'APE, à l'issue d'une délibération du conseil d'administration.

La part variable versée au directeur général délégué (DGD), mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA est composée de deux éléments :

- Des objectifs quantitatifs. 75% maximum. Les critères RSE incluent des objectifs liés à la sécurité des salariés

(10%), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (5%), à la féminisation des recrutements (5%) et à la satisfaction des salariés (5%)

– Des objectifs qualitatifs. 25% maximum. Parmi ces objectifs figure pour 5% « l'extension du pilotage du Groupe adapté aux priorités et mixant financier et extra-financier ».

Le système d'incitation s'applique également aux 2 500 cadres dirigeants et cadres supérieurs de la SNCF sur des bases similaires :

- Une part variable individuelle de 65% maximum
- Une part variable collective de 35% maximum, dont 25% maximum de critères RSE et 10% maximum de critères économiques. Les critères RSE incluent des objectifs liés à la sécurité des salariés (10%), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (5%), à la féminisation des recrutements (5%) et à la satisfaction des salariés (5%).

Chez GEODIS, depuis 2023, le plan de rémunération variable long terme (LTI) à échéance trois ans comprend une composante extra-financière comptant pour 30 % du total. Elle s'appuie sur des critères d'émissions de gaz à effet de serre, de diversité de genre dans la population des cadres dirigeants et de satisfaction clients mesurée via un Net Promoter Score. Chacun de ces critères pèse 10 %.

Chez Keolis, la rémunération de tous les cadres est également indexée sur des critères RSE, dans la lignée du projet d'entreprise Keolis Way, à savoir la tenue de la trajectoire de décarbonation, à la maille Groupe et filiale, concernant la traction, soit la quantité de gCO₂e émise par km. Ce dispositif permet d'aligner la vision stratégique de Keolis et la valorisation de l'action managériale.

Deux mécanismes complémentaires existent :

- Le Short Term Incentive, évalué chaque année, qui concerne environ 2 000 managers : 15% du bonus est indexé sur des objectifs de réduction de consommation d'énergie et sur des dispositifs de renforcement de la sécurité des opérations.
- Le Long Term Incentive, évalué tous les trois ans, qui concerne les cadres dirigeants : 25% du bonus est lié à la progression de la féminisation des effectifs, à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et du taux d'accidentologie.

1.2.3.2 Prise en compte de la performance du Groupe en matière de durabilité

La part variable de la rémunération du DGD, mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA, est établie en fonction de la performance collective et individuelle, et est ajustée en fonction des résultats obtenus par rapport aux objectifs économiques, sociaux et environnementaux définis en début d'année.

Les performances sont évaluées par rapport aux cibles suivantes :

- Événements de sécurité de gravité 4 et + selon l'échelle de gravité de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans le cadre de la trajectoire 2026 du programme de sécurité PRISME.
- Taux de fréquence des accidents du travail dans le cadre de la trajectoire 2026 du programme de sécurité PRISME.
- Taux d'engagement des salariés sur la base des objectifs du Baromètre « C'est à vous » à 2030.
- Décarbonation des transports avec la réduction des émissions de GES (ktCO₂e) sur la base de la trajectoire

de décarbonation du plan stratégique 2023/2032 [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Intégration des performances en matière de climat dans les systèmes d'incitation – GOV-3].

– Taux de recrutement féminin (toutes sociétés ferroviaires) sur la base de l'accord en faveur de l'égalité professionnelle et de la mixité de 2021.

Les indicateurs de performance en matière de durabilité sont intégrés dans les politiques de rémunération de SNCF SA. Ils sont mis en œuvre de la façon suivante :

- Ils font l'objet d'une évaluation annuelle
- Ils sont considérés comme une référence de performance à court terme, influant potentiellement sur les montants de la rémunération variable qui peuvent être attribués aux dirigeants
- Ils sont spécifiques et mesurables
- Le niveau de réalisation des objectifs détermine le pourcentage de la rémunération variable allouée. Les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux sont prévues dans l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par le décret n°2012-915 du 26 juillet 2012. Les critères sont validés par l'Agence des Participations de l'État, à l'issue d'une délibération du conseil d'administration. Les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont ainsi rendues publiques.

La part variable du mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA dépend de critères de durabilité à hauteur de 30%.

Validation des mécanismes d'incitation

Conformément aux dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le conseil d'administration, assisté du CNRG&RSE, est compétent pour déterminer les objectifs dont le niveau d'atteinte détermine ensuite la part de rémunération variable versée au mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA. À ce titre, le conseil d'administration examine chaque année les critères d'attribution de la part variable du directeur général délégué de la société nationale SNCF SA.

Parmi les objectifs fixés au DGD par le conseil, figurent des objectifs ESG et particulièrement en matière environnementale. Le conseil contrôle l'année suivante l'atteinte de ces objectifs et décide alors du versement de tout ou partie de la rémunération variable.

1.2.3.3 Intégration des performances en matière de climat dans les mécanismes d'incitation – E1-13

La société nationale SNCF SA étant une entreprise privée à capitaux publics, le montant de la rémunération des administrateurs est strictement encadré par la loi, le conseil d'administration et l'APE. Parmi les administrateurs, seul le directeur général délégué peut bénéficier d'une part variable, dont les critères sont validés par l'Agence des Participations de l'État, à l'issue d'une délibération du conseil d'administration. [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation – GOV-3]

Un objectif annuel de réduction des émissions de gaz à effet de serre fait partie des critères conditionnant sa rémunération variable. Il est fixé conformément aux objectifs du Groupe en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, sur les scopes 1 et 2 en France :

- 30% sur ses activités Transport en 2030 par rapport à 2015

– 50% sur ses activités Bâtiment en 2030 par rapport à 2015

Soit -32% en moyenne pondérée en 2030 par rapport à 2015.

Ce critère climat a un poids de 5 points sur les 35 alloués à la RSE. Il représente 5% de la part variable totale, objectifs collectifs et individuels compris, soit 1,25% de la rémunération totale.

La part variable des membres du comité exécutif Groupe appartenant aux sociétés ferroviaires répond aux mêmes critères.

Chez Keolis, la rémunération annuelle des membres du comité exécutif et d'une partie des managers intègre l'atteinte d'un objectif lié au climat. L'indicateur retenu est directement lié à l'activité de Keolis, à savoir : CO₂e/km incluant tous les véhicules commerciaux. Une cible annuelle est définie pour le groupe Keolis puis déclinée par entité opérationnelle. Le pourcentage de la rémunération avérée dans la période en cours, en lien avec le climat, est de 5%.

L'intégration de l'indicateur CO₂e/km dans la rémunération répond à plusieurs enjeux de Keolis :

– Couvre la principale source d'émissions de Keolis, à savoir la traction (environ 50% des émissions de GES). Indicateur suivi depuis plusieurs années pour lequel un suivi précis est déjà en place avec un historique robuste, déjà communiqué et largement partagé en interne.

– S'inscrit dans la continuité des travaux menés sur les plans d'économies d'énergie. Indicateur largement utilisé en externe – ESG term-loan avec les banques, réponses aux appels d'offres.

Chez GEODIS, la rémunération des membres du comité exécutif comprend une part variable annuelle qui repose à 25 % sur l'atteinte d'objectifs RSE, avec une composante environnementale relative au climat (9 %). Le LTIP (long term incentive plan) comprend également une part variable de 10% sur les objectifs climat.

1.2.4 Déclaration sur la vigilance raisonnable - GOV-4

Points de données : 30;32 AR8-AR10

ÉLÉMENTS ESSENTIELS DE LA VIGILANCE RAISONNABLE	PARAGRAPHES DANS LE RAPPORT DE DURABILITÉ	PARAGRAPHES DANS LE PLAN DE VIGILANCE
a) Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	ESRS2-GOV-2 26a 26b 26c, ESRS2-GOV3 29e ESRS2-SBM3 48b	02. Gouvernance et pilotage du plan de vigilance
b) Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	ESRS2-SBM2 45a,45b, 45c, 45d ESRS2-IRO1 53biii E2-IRO1 11b ; E2-1 14 a, 14b, 14c, 14d, 14e, 14f E4-2 22e E5-1 14e S1-1 19e S2-1 16e S3-2 21, S3-2 22 S4-1 MDR-P S4-2 20	02. Gouvernance et pilotage du plan de vigilance
c) Identifier et évaluer les impacts négatifs	ESRS2-SBM3 48a, 48b, 48ci, 48cii, 48ciii, 48civ, 48d, 48h ESRS2-IRO1 53bi 53bii E1SBM3 19a, 19b, 19c E4-2 22, E4-2 23a, 23b, 23c, 23d, 23e, 23f E5-1 14 S2-1 16 G1-1 7	03. Cartographie des risques d'atteinte grave et actions d'atténuation et de prévention 04. Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques
d) Agir pour remédier à ces impacts négatifs	E1-3 28, E1-3 29a, E1-3 29cii E2-2 18 E4-3 27 E5-2 19 S1-3 32 S1-4 37, S1-4 38, S1-4 39, S1-4 40a S2-4 31, S2-4 32, S2-4 33, S2-4 35 S3-4 31, S3-4 32, S3-4 33, S3-4 35 S4-4 30, S4-4 31, S4-4 32	03. Cartographie des risques d'atteinte grave et actions d'atténuation et de prévention
e) Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	E1-4 32, E1-4 33, E1-4 34 E2-3 25, E2-3 81 E4-4 E5-3 S1-5 46, S1-5 47 S2-5 41, S2-5 42 S3-5 81 Question de durabilité spécifique : MDR-T	06. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité

1.2.5 Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité GOV-5

Les procédures de gestion des risques et de contrôle interne de l'entreprise en lien avec l'information en matière de durabilité sont décrites dans le rapport de gestion [cf. Rapport de gestion ; Le contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable, financière et de durabilité ; Processus de pilotage de l'élaboration des informations de durabilité].

1.3 STRATÉGIE

1.3.1 Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur - SBM-1

Le groupe SNCF décrit les éléments de sa stratégie qui portent ou influent sur des enjeux de durabilité, ainsi que son modèle économique et sa chaîne de valeur. [cf. Rapport de gestion ; Profil du Groupe SNCF ; Notre vision stratégique pour la décennie 2023-2032].

1.3.1.1 Secteurs d'activité du Groupe

Concernant les grands groupes de produits et/ou services proposés, y compris des changements intervenus dans la période de référence (produits et/ou services nouveaux/supprimés), le groupe SNCF exerce des activités diversifiées en France et dans le monde selon des modèles économiques différents (délégation de service public, service librement organisé (SLO) ou gestion d'infrastructures).

Cette diversité de métiers, de modèles économiques et de zones géographiques est gage de résilience et d'agilité dans un contexte géopolitique et économique complexe. Elle confère au Groupe solidité et pérennité au service du développement du ferroviaire en France.

Les secteurs d'activité du Groupe sont définis sur la base de la classification de l'International Standard Industrial Classification of All Economic Activities - ISIC publiée par la Commission de statistique des Nations unies :

- 4911 Transport de voyageurs par chemin de fer interurbain
- 4912 Transport de marchandises par chemin de fer
- 4921 Transports terrestres de voyageurs par des réseaux urbains et suburbains
- 4922 Autres transports terrestres de voyageurs
- 4923 Transports routiers de marchandises
- 5221 Exploitation d'infrastructures ferroviaires, exploitation d'installations de terminaux telles que gares ferroviaires, gares routières,
- 4100 Construction de bâtiments
- 6810 Activités immobilières sur biens propres ou loués

1.3.1.2 Activités du Groupe

Transport de voyageurs par fer

SNCF Voyageurs

Clients cibles

Les clients de TGV et INTERCITÉS : voyageurs occasionnels sur les lignes à grande vitesse en France et en Europe, sur les lignes classiques, navetteurs, voyageurs d'affaires, touristes et voyageurs occasionnels, groupes. Les entreprises et les administrations publiques représentent également une part significative des clients via des accords spécifiques de transport.

Les clients qui utilisent des services de transport ferroviaire pour lesquels TER et Transilien ont des contrats avec les autorités organisatrices de transport : voyageurs du quotidien, sur les lignes interurbaines et

régionales, navetteurs, touristes, autorités organisatrices de la mobilité. Les entreprises et les administrations publiques représentent également une part significative des clients via des accords spécifiques de transport.

Description : Ce marché couvre les services de transport ferroviaire de passagers en France et en Europe, via ses différentes marques et filiales. Il inclut les TGV, les trains INTERCITÉS, les TER (Trains Express Régionaux), Transilien et les trains internationaux comme Eurostar.

Les modèles économiques sont de deux types :

- Transport conventionné (TER, Transilien, INTERCITÉS) : marché réglementé avec une délégation de service public
- Transport librement organisé ou open access (TGV, Eurostar) : marché concurrentiel avec un service librement organisé.

Changements sur la période

Les transports internationaux de voyageurs sont ouverts à la concurrence depuis 2010. Les services intérieurs de voyageurs TER et TGV le sont depuis 2020. Ainsi, quatre appels d'offres en région ont été gagnés, sur les sept lancés depuis l'ouverture à la concurrence des marchés de transport régional de voyageurs. Fin 2024, les trois premières sociétés dédiées sont lancées : SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens, SNCF Loire Océan et SNCF Voyageurs Sud azur.

SNCF Voyageurs a conclu 11 conventions ou avenants avec les Régions, ce qui représente un chiffre d'affaires sécurisé de 60 milliards d'euros sur 10 ans.

OUIGO España a poursuivi son développement en 2024 avec des nouvelles liaisons vers Valladolid et Murcie.

Transport de voyageurs Mass transit

Keolis

Clients cibles : Collectivités locales, autorités organisatrices de transport, passagers urbains et interurbains. Les usagers finaux des transports en commun représentent également un segment clé.

Description : Keolis est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, Keolis exploite également des réseaux de bus, car, train, etc. pour le compte de 300 autorités organisatrices de mobilité dans 13 pays.

Keolis joue un rôle clé dans la gestion et l'exploitation des réseaux de transport public. Keolis répond à des appels d'offres émis par les Autorités organisatrices qui ont en charge la compétence mobilité sur leurs territoires. À travers les contrats qui la lient à ses AOM, Keolis se charge de mettre en place l'offre de transports publics prévue et l'ensemble des services annexes qui l'accompagnent (maintenance des véhicules, recrutement des conducteurs, communication, etc.). Les usagers finaux bénéficient de services de transport fiables et accessibles, ce qui améliore leur qualité de vie et leur mobilité quotidienne.

Changements sur la période

Quatre appels d'offres lancés par Île-de-France Mobilités ont été remportés par Keolis pour l'exploitation des lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express et celle des trams T4 et T11 (avec SNCF Voyageurs). L'entreprise continue son développement à l'international avec de nouveaux contrats notamment en Suède, aux Pays-Bas et aux États-Unis.

Transport de marchandises par fer

Rail Logistics Europe (RLE)

Clients cibles : Entreprises industrielles et commerciales, distributeurs, logisticiens.

Description : Rail Logistics Europe chapeaute les activités de fret ferroviaire, de logistique ferroviaire et de transport combiné rail-route, en France et en Europe. RLE s'appuie sur cinq filiales aux activités complémentaires :

- Fret SNCF pour le transport de fret ferroviaire en France et à l'international
- Captrain pour le fret ferroviaire sur les marchés européens et les principaux corridors internationaux
- VIIA pour les autoroutes ferroviaires
- Naviland Cargo pour le transport combiné maritime en tant qu'opérateur de terminaux

– Forwardis en tant que commissionnaire de transport de solutions ferroviaires, fluviales ou multimodales

Avec ses métiers et filiales, RLE est le deuxième acteur de la logistique ferroviaire en Europe et le premier en France. RLE joue un rôle clé dans la transition vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, en réduisant la dépendance aux camions et en diminuant la congestion routière. Le secteur d'activité du transport de marchandises par rail en France est soutenu par :

- La prolongation des aides au wagon isolé par l'État actionnaire
- Le mécanisme de compensation par l'État de l'activité de transport de marchandises par rail en France (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est présumé maintenu sur toute la période.

Changements sur la période

Dans le cadre de l'enquête approfondie ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne sur les mesures de soutien françaises présumées en faveur de Fret SNCF, le Groupe a mis en œuvre la solution de discontinuité économique demandée par l'État. Les deux nouvelles entités Hexafret et Technis, dédiées respectivement à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » et à la maintenance de matériels roulants ont été créées par la scission partielle de l'entité FRET SNCF suivie d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers ; les apports ont été rémunérés par l'octroi de titres directement attribués à SNCF SA maison mère de FRET SNCF. Ces titres ont ensuite été cédés par SNCF SA à la société holding Rail Logistics Europe.

Des informations complémentaires sont publiées dans le rapport de gestion [cf. Rapport de gestion, Profil du Groupe SNCF ; Faits marquants de l'exercice 2024].

Transport multimodal de marchandises et logistique GEODIS

Clients cibles : Entreprises de tous secteurs nécessitant des solutions de logistique et de transport.

Description : GEODIS est une activité du groupe SNCF organisée autour de quatre métiers : la commission de transport, la logistique contractuelle, la distribution express et le transport routier.

Gestion d'infrastructures et de gares

Le groupe SNCF regroupe les activités de gestion de l'infrastructure via ses filiales SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

Ces deux filiales ont pour missions l'ingénierie, l'exploitation et l'entretien des actifs clefs du réseau et notamment des 28 000 km de voies, dont 2 800 km en grande vitesse, et des 3 000 gares émaillant l'ensemble du territoire français.

Ces activités opèrent dans le cadre d'un monopole légal et naturel. En conséquence, elles sont encadrées par la loi de manière à garantir un accès transparent et non discriminatoire au réseau à l'ensemble de leurs clients, parmi lesquels le client SNCF Voyageurs.

SNCF Réseau

Clients cibles : Opérateurs de transport ferroviaires, chargeurs, Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM).

Description : SNCF Réseau est responsable de la gestion, de la maintenance et du développement de l'infrastructure ferroviaire en France. SNCF Réseau assure la sécurité et la performance du réseau ferroviaire. Les clients, qu'ils soient publics ou privés, attendent qualité et disponibilité des infrastructures au quotidien pour délivrer des services de transport réguliers et fiables à leurs propres clients. La coordination avec ces opérateurs est essentielle pour assurer une gestion efficace du trafic ferroviaire et pour minimiser les perturbations.

SNCF Gares & Connexions

Clients cibles : Visiteurs et voyageurs, commerçants en gare, entreprises ferroviaires et transporteurs, Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM)

Description : SNCF Gares & Connexions a trois missions d'intérêt public fixées par la loi :

– Assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité, en leur fournissant, de façon transparente et non discriminatoire, les services et prestations en gare : information des voyageurs, mise à disposition d'espaces propres, sûrs et confortables, entretien du patrimoine public, etc.

– Favoriser la complémentarité des modes de transport individuels et collectifs et leur intermodalité en aménageant les abords des gares.

– Contribuer au développement équilibré des territoires, en veillant à la cohérence des décisions d'investissement avec les politiques locales en matière d'urbanisme et en assurant une péréquation des ressources et des charges entre les gares.

1.3.1.3 Répartition des salariés par zone géographique

Tableau Nombre de salariés par zone géographique

Zones géographiques	2024
Europe	245 479
Amérique du Nord	28 076
Asie - Océanie	11 725
Afrique du Nord et Moyen-Orient	1 979
Afrique subsaharienne	1 152
Amérique du Sud	1 088
Total général	289 500

1.3.1.4 Mise sur le marché de produits et services spécifiques

Produits et services interdits sur certains marchés

Le groupe SNCF, à travers ses différentes entités, s'engage à respecter les réglementations locales et internationales relatives aux produits et services interdits sur certains marchés, en adaptant ses opérations pour éviter toute interdiction de produits ou services sur les marchés où il est présent.

Chiffre d'affaires du groupe SNCF

En 2024, le chiffre d'affaires du groupe SNCF est de 43 354 millions d'euros.

Chiffre d'affaires lié aux combustibles fossiles

Le Groupe réalise un chiffre d'affaires sur le transport de matières fossiles. Il est estimé à 249 millions d'euros pour l'exercice 2024, dont 105 millions d'euros réalisés par GEODIS et 144 millions d'euros par RLE.

Ce chiffre d'affaires n'a pas pu être ventilé entre les différents produits fossiles.

Le chiffre d'affaires réalisé par ces deux entités fait également partie du chiffre d'affaires éligible aux critères du règlement de taxonomie environnementale. Pour RLE, ce chiffre d'affaires fait partie des éléments de calculs des indicateurs alignés à la taxonomie puisqu'il doit être exclu des bases permettant de déterminer le chiffre d'affaires durable de l'activité (aligné).

Le chiffre d'affaires réalisé par GEODIS sur ces produits est réalisé par des véhicules à motorisation thermique. Il est donc exclu de toute base de calcul de l'alignement aux critères de la taxonomie.

Par ailleurs, le groupe SNCF n'est pas actif dans :

- La production de produits chimiques, au sens des activités relevant de l'annexe I, Division 20.2, du règlement (CE) n°1893/2006
- La production des armes controversées (mines antipersonnel, armes à sous-munitions, armes chimiques et armes biologiques)
- La culture et la production de tabac.

1.3.1.5 Contribution aux Objectifs de développement durable (ODD)

Le groupe SNCF est un acteur majeur de la mobilité durable. Face aux défis environnementaux et sociaux, le Groupe a un rôle important à jouer, par la nature de ses activités et son poids économique, par son ancrage territorial, et par son historique et son ADN d'entreprise d'utilité publique. Par son action, le Groupe contribue directement à 14 objectifs parmi les 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) pour la décennie 2020-2030.



Contribution SNCF aux objectifs suivants : Objectif 3 (Bonne santé et bien-être), Objectif 4 (Éducation de qualité), Objectif 5 (Égalité entre les sexes), Objectif 6 (Eau propre et assainissement), Objectif 7 (Énergie propre et à bon coût), Objectif 8 (Travail décent et croissance économique), Objectif 9 (Industrie, innovation et infrastructure), Objectif 10 (Inégalités réduites), Objectif 11 (Villes et communautés durables), Objectif 12 (Consommation et production responsables), Objectif 13 (Mesures relatives à la lutte contre les changements climatiques), Objectif 15 (Vie terrestre), Objectif 16 (Paix, justice et institutions efficaces), Objectif 17 (Partenariats pour la réalisation des objectifs).

L'entreprise a fait le choix d'inscrire sa raison d'être dans ses statuts : « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ». La stratégie du Groupe en matière de durabilité, construite pour la période 2020-2030 et validée par le conseil d'administration de SNCF SA, s'inscrit dans la lignée de cette raison d'être et reflète chacune des valeurs du Groupe : l'engagement, l'efficacité, l'ouverture, et la sécurité. L'amélioration sociétale du groupe SNCF est placée au cœur de son modèle stratégique. Par les services de mobilité qu'il propose comme par la manière dont il réalise ses activités et les trajectoires de performance qu'il se fixe, le groupe SNCF incarne au quotidien sa raison d'être.

1.3.1.6 Stratégie en matière de durabilité

En matière de durabilité, le groupe SNCF s'est fixé deux boussolles pour guider son action :

- Augmenter son impact positif sur la société ;
- Réduire l'empreinte environnementale de ses activités.

La stratégie du groupe SNCF s'articule autour de ces deux boussolles, selon les six orientations présentées ci-après.

Augmenter son impact positif sur la société

1. Doubler la part modale du ferroviaire pour contribuer à la décarbonation des mobilités

Contribution aux ODD 3, 9, 12, 17.

La part des émissions du ferroviaire dans le secteur des transports est de moins de 1%, pour une part de marché de l'ordre de 10 %. Le train émet en effet de 70 à 90% de CO₂e de moins que la voiture ou l'avion. Faire « X 2 », c'est-à-dire doubler la place du train en 15 ans, est l'ambition portée par le groupe SNCF. Cette augmentation de la part modale du ferroviaire dans les transports est soutenue par la Stratégie nationale bas carbone de la France (SNBC V3). Celle-ci estime à 7 MtCO₂e la réduction des émissions de GES attendue grâce au report modal. L'atteinte du doublement de la part modale du ferroviaire, pour les voyageurs comme pour les marchandises, nécessite notamment de :

- S'adapter au défi du changement climatique
- Simplifier et faciliter l'accès au train pour les voyageurs : développer des solutions innovantes, frugales et décarbonées pour désenclaver les territoires ruraux, améliorer l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap, développer l'intermodalité, contribuer à la diversification de l'offre autour des grandes métropoles
- Simplifier et faciliter l'accès au train pour les marchandises : optimiser les chaînes logistiques pour réduire les coûts et améliorer l'efficacité.

Si l'ambition du report modal s'applique aux seules activités de transport ferroviaire, la mise en œuvre d'un plan d'adaptation est un incontournable pour l'ensemble des activités du Groupe, quelle que soit la zone géographique dans laquelle il opère.

Les politiques d'adaptation sont décrites dans le chapitre dédié [cf. Changement climatique - E1].

Les politiques d'accessibilité et dédiées à l'accompagnement des clients sont décrites dans les chapitres dédiés [cf. Consommateurs et utilisateurs finaux – S4 ; Question de durabilité spécifique : sensibiliser la société aux enjeux environnementaux et sociaux].

2. Ancrer le groupe SNCF comme acteur majeur de l'économie sociale et durable dans les territoires

Contribution aux ODD 4, 10, 11, 12, 13, 17.

Le groupe SNCF est un acteur incontournable des territoires. Avec 28 000 km de lignes, 3 000 gares, 15

millions de voyageurs transportés quotidiennement en France et dans le monde, il offre un service de mobilité de proximité. Par ailleurs, le Groupe SNCF a développé un savoir-faire reconnu sur les problématiques sociales et environnementales. Engagé pour faire de la mobilité un service public de qualité, le Groupe poursuit son action aux côtés de ses parties prenantes locales :

- Pour développer la mobilité inclusive et la solidarité au cœur des territoires
- Pour mettre en œuvre une politique ambitieuse d'achats responsables qui embarque fournisseurs et sous-traitants : Objectif sur le périmètre ferroviaire de respecter une notation RSE des offres à 20% ou plus et un critère de décarbonation pour 5% de la note ou plus sur tous les marchés donnant lieu à une notation des offres, et atteindre 100 millions d'euros d'achats solidaires directs en 2030.
- Le groupe SNCF contribue directement au développement et à la vitalité des territoires, plus spécifiquement en France :
 - Le service de mobilité de proximité proposé contribue au maintien du lien social,
 - L'implantation géographique des activités et les pratiques d'achats contribuent à la création et la pérennisation d'emplois directs et indirects,
 - L'action volontariste auprès des partenaires contribue au dynamisme territorial (ex. : Fondation SNCF).

Les politiques Achats et engagements des fournisseurs et sous-traitants sont décrites dans les chapitres dédiés [cf. Travailleurs de la chaîne de valeurs – S2 ; Conduite des affaires – G1].

3. Faire des salariés les acteurs et bénéficiaires de la RSE et construire un pacte social et écologique

Contribution aux ODD 3, 4, 5, 8, 10, 16.

Le groupe SNCF offre un cadre spécifique et continue à s'investir pour proposer un pacte social et écologique au bénéfice des salariés :

- Des emplois porteurs de sens car concourant à la préservation de la planète
- Une entreprise industrielle et dynamique, œuvrant pour une société plus juste et plus égalitaire
- Des opportunités de carrière riches compte-tenu des 150 métiers du Groupe
- Un système de promotion interne, possible, valorisé et engagé sur une trajectoire de mixité ambitieuse
- La possibilité offerte aux salariés de consacrer du temps au profit de causes qui leur tiennent à cœur (dispositif de mécénat de compétences).

L'ambition stratégique que le groupe SNCF se fixe vis-à-vis des salariés concerne l'ensemble des équipes du Groupe.

Les politiques portant sur le cadre de travail des salariés sont décrites dans le chapitre dédié [cf. Personnel de l'entreprise – S1].

Réduire l'empreinte environnementale de nos activités

4. Décarboner nos activités selon notre trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Contribution aux ODD 9, 11.

En cohérence avec l'Accord de Paris et la Stratégie nationale bas carbone de la France, le groupe SNCF est engagé dans une trajectoire de décarbonation, sur l'ensemble de ses activités en France, inscrite dans le plan stratégique 2023-2032 de l'entreprise : -30% de GES émis par les activités de transport et -50% de GES émis

par les bâtiments en 2030 par rapport à 2015. 47% du chemin est déjà parcouru à fin 2024 et les leviers de décarbonation sont identifiés :

- La sortie des énergies fossiles pour les TER
- La sobriété et l'efficacité énergétiques
- Le développement des énergies renouvelables.

Le groupe SNCF est par ailleurs engagé dans la réduction de son scope 3 pour décarboner la filière.

Pour engager l'ensemble des activités en France et à l'étranger, le Groupe retravaille ses objectifs de décarbonation dans le cadre de SBTi. La mise en œuvre des leviers de décarbonation contribue également à la réduction de la pollution atmosphérique liée à la consommation de carburants fossiles.

Chacune des sociétés du groupe SNCF est engagée en faveur de la décarbonation de ses activités et de sa chaîne de valeur.

La politique d'atténuation du changement climatique est décrite dans le chapitre dédié [cf. Changement climatique – E1].

Les politiques adressant les enjeux de pollution sont décrites dans le chapitre dédié [cf. Pollution – E2].

5. Développer l'économie circulaire pour préserver la ressource et maîtriser nos coûts

Contribution aux ODD 7, 11, 12.

Le groupe SNCF est un consommateur important de matières (ex. : métaux comme l'acier pour les rails, minéraux comme le ballast, végétaux comme le bois des traverses, textile, matériels informatiques). Dans un contexte d'épuisement progressif des ressources d'une part, de volatilité des prix des matières premières d'autre part, le passage d'une économie linéaire à une économie circulaire est aujourd'hui incontournable (éco-conception, achat au juste besoin, allongement de la durée de vie de nos actifs, réemploi, recyclage, valorisation). Le groupe SNCF est déjà engagé dans la gestion de ses déchets et la valorisation de la matière. Pour accélérer cette transformation, il a adopté une politique interne spécifique début 2024 pour industrialiser l'économie circulaire sur tous les gisements de matières : infrastructure, matériel roulant, déchets en gare et dans les trains, déchets du bâtiment, petits matériels informatiques, vêtements professionnels, etc. Cette politique cible « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

Cette orientation stratégique est commune à l'ensemble des sociétés du Groupe, et se décline de manière spécifique selon l'activité de chacune d'entre elles.

La politique en matière de préservation des ressources et d'économie circulaire est décrite dans le chapitre dédié [cf. Utilisation des ressources et économie circulaire – E5].

6. Préserver la biodiversité

Contribution aux ODD 6, 12, 15.

Face aux pressions exercées sur la biodiversité, le cadre européen se précise et engage à restaurer 20 % des terres et des mers de l'Union européenne d'ici à 2030 et 100% des écosystèmes dégradés d'ici à 2050 (règlement européen sur la restauration de la nature du 29 juillet 2024). Dans ce contexte, la SNCF réaffirme son engagement avec act4nature International 2024-2027, cadre de référence qui doit guider son action sur la période. Elle intègre trois mesures clés de la Stratégie nationale pour la biodiversité (SNB 2030) dans ses processus :

- Rétablir les continuités écologiques des cours d'eau

– Rétablir les continuités écologiques terrestres pour limiter l'effet de fragmentation et assurer la régularité du service

– Maîtriser la végétation aux abords des voies : sortie du glyphosate fin 2021 et démarche pour faire évoluer nos pratiques pour mieux intégrer la biodiversité tout en maîtrisant les impacts sur la régularité.

Les engagements auprès d'act4nature obligent l'ensemble des sociétés ferroviaires à mesurer leurs impacts respectifs sur la biodiversité (ex. : SNCF Réseau, pour la maîtrise de la végétation à des fins de sécurité des circulations sur son linéaire).

Les politiques adressant les enjeux de biodiversité sont décrites dans les chapitres dédiés [cf. Pollution – E2 ; Biodiversités et écosystèmes – E4].

L'ambition d'une éthique des affaires irréprochable et d'une gouvernance d'entreprise ouverte aux parties prenantes vient consolider la stratégie de l'entreprise en matière de durabilité. Cette exigence commune doit se traduire dans la conduite des affaires de chaque société du Groupe, à tous les niveaux.

Les modalités de dialogue avec les parties prenantes et la politique en matière de conduite des affaires sont décrites dans les chapitres dédiés [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Chapitres relatifs à chaque population de parties prenantes ; Conduite des affaires – G1].

1.3.1.7 Modèle économique et chaîne de valeur

Le groupe SNCF met en œuvre l'approche suivante pour obtenir, développer et sécuriser les intrants nécessaires à ses activités :

Vision par activité du groupe SNCF

– Transport de voyageurs (SNCF Voyageurs, Keolis)

- Matériel roulant : acquisition en propre pour le service librement organisé (TGV – INTERCITÉS). Le matériel est le plus souvent coconçu et codéveloppé avec l'appui de partenaires industriels et institutionnels, notamment Alstom et l'ADEME pour le TGV M. Acquisition en propre de bus, tram, train, métro, véhicules autonomes selon les contrats pour Keolis

- Matériaux, matériels électroniques, pièces : achat, recyclage (le taux de recyclage est en moyenne de 92 à 95 % pour les caisses remorquées et 98 % pour les locomotives) ou réemploi (ex. : cartes électroniques, bogies, essieux)

- Entretien et maintenance : 26 technicentres de maintenance assurent l'entretien courant, la réparation et la maintenance préventive des trains et 10 technicentres industriels assurent la maintenance lourde des trains, qui intervient généralement à mi-vie, soit après 15 à 20 ans de service. Ces opérations comprennent des tâches de rénovation, réparation lourde, et modernisation du matériel roulant

- Technologies et systèmes de gestion du trafic et de l'information : systèmes d'information pour surveiller et contrôler les mouvements des véhicules, pour l'information des voyageurs, la distribution de la billetterie, etc.

- Ressources humaines : pour réaliser l'ensemble de ses opérations, le groupe SNCF s'appuie principalement sur du personnel salarié et recourt à l'achat de prestations (ex. : prestations de main d'œuvre, prestations intellectuelles et de services).

Recours à des ressources internes pour les métiers de la conduite et métiers en contact avec les clients sur le cœur de métier ferroviaire.

Recours à la sous-traitance pour les prestations de services : nettoyage, gardiennage, services aux voyageurs tels que centre d'appels ou accompagnement des personnes à mobilité réduite en gare.

– Transport de marchandises et logistique (RLE, GEODIS)

- Matériel roulant : location d'un avion-cargo, flotte de véhicules routiers et acquisition de flotte de véhicules routiers (GEODIS), location de locotracteurs (RLE)

- Matériaux, matériels électronique, pièces : achat, recyclage ou réemploi

- Entretien et maintenance : ateliers de maintenance de GEODIS, 11 ateliers de maintenance des locomotives en France (Technis)

- Technologies et systèmes de gestion du trafic et de l'information : systèmes d'information pour surveiller et contrôler les mouvements des véhicules, pour l'information des chargeurs, la distribution, les solutions logistiques, etc.

- Plateformes logistiques et entrepôts GEODIS : 74 plateformes logistiques dans 14 pays européens, 321 entrepôts dans 21 pays dans le monde

- Ressources humaines :

Recours aux ressources internes pour les métiers de la conduite chez RLE

Recours aux ressources internes et à la sous-traitance pour la maintenance et l'entretien de la flotte

Recours à la sous-traitance pour la propreté des locaux des gares, gardiennage, etc.

Métiers de la conduite chez GEODIS : ressources internes et sous-traitance

Métiers de la logistique : ressources internes et sous-traitance

Métiers de la commission de transport : ressources internes et sous-traitance

– Gestion d'actifs et d'infrastructures (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF SA)

- Engins de travaux et parc automobile : location ou acquisition en propre

- Matériaux, matériel électronique, pièces (rails, équipements de signalisation, matériaux de construction de bâtiments, etc.) : achat, recyclage ou réemploi (100% de taux de captation des matériaux structurants de la voie avec augmentation du réemploi et recherche systématique de valorisation par des contrats Valora)

- Entretien et maintenance : les infrapôles assurent la gestion opérationnelle et la maintenance quotidienne de l'infrastructure ferroviaire, à savoir les voies, la signalisation et l'énergie. Les établissements industriels de la voie (4 EIV) assurent la fabrication, la rénovation, et la maintenance des composants de l'infrastructure ferroviaire. La maintenance et l'entretien des bâtiments est assurée par les agences Bâtiment Energie (ABE)

- Technologies de gestion du trafic : systèmes d'information pour surveiller et contrôler les mouvements des trains, et l'allocation des capacités de réseau.

- Ressources humaines :

Conception et ingénierie métier ferroviaire : ressources internes

Maintenance et entretien : Ressources internes et sous-traitance

Régénération et développement : Ressources internes et sous-traitance

Propreté des trains, des locaux des gares, gardiennage : sous-traitance.

Politique de sécurisation des approvisionnements

– Politique achats responsables

La politique achats du groupe SNCF contribue aux ambitions que s'est fixée l'entreprise en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, d'économie circulaire et d'ancrage territorial. Elle prend en compte les enjeux RSE tout au long du processus achats et veille à l'animation et à la montée en maturité des parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, clients, etc.) diversement engagées en RSE.

La collecte et la sécurisation des intrants sont assurées par une politique de gestion des fournisseurs (critères RSE des appels d'offres) et des audits réguliers pour vérifier la conformité avec les normes de durabilité.

– Économie circulaire

Afin de maîtriser les risques et les impacts liés aux intrants, le Groupe développe l'économie circulaire avec l'utilisation d'une part croissante de produits issus du réemploi et de matières recyclées en particulier pour les activités du cœur de métier ferroviaire. En effet, l'entretien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire nécessitent l'utilisation de matières premières carbonées (métal pour les rails, produits de carrière pour le ballast et le béton des traverses) ou de ressources naturelles (notamment le cuivre pour les caténaires) qui pourraient se raréfier dans les prochaines années.

– Approvisionnement en énergie

Pour renforcer la stabilité de son approvisionnement en énergie et la part d'électricité d'origine renouvelable, SNCF Voyageurs signe des contrats directs d'électricité renouvelable de long terme.

Les groupes EDF et SNCF ont signé en 2021 leur premier contrat d'achat d'électricité renouvelable d'une durée de 20 ans à prix fixe et compétitif. Ce contrat porte sur la production électrique d'une centrale solaire de 20 MW située dans le Lot. En 2024 la SNCF a signé avec REDEN un contrat de très longue durée, courant sur 25 ans, pour une production annuelle de 207 GWh d'électricité photovoltaïque. Il prévoit la construction de quatre centrales photovoltaïques totalisant une puissance de 146 MW, qui produiront 207 GWh par an à l'horizon 2025-2026.

En complément, la filiale SNCF Renouvelables de production d'électricité d'origine photovoltaïque sur les terrains et bâtiments ferroviaires créée en 2023, développe des projets liés aux énergies renouvelables au sein du groupe SNCF pour assurer sa souveraineté énergétique. L'objectif est de couvrir 15 à 20% des besoins actuels en électricité des sociétés ferroviaires d'ici à 2035. L'autonomie est visée à horizon 2050.

– Sécurité des infrastructures

Les investissements en sécurité pour l'infrastructure ferroviaire visent principalement à assurer la sécurité des voyageurs, la protection de l'environnement, et la fiabilité du réseau. Le Groupe investit dans du matériel d'exploitation adapté aux événements climatiques chroniques ainsi que dans du matériel d'exploitation pour assurer la transition écologique.

En tant que leader mondial de la mobilité durable, le groupe SNCF génère des avantages significatifs pour ses clients, investisseurs, son actionnaire, et autres parties prenantes grâce à sa stratégie de développement durable. Cette approche intégrée et responsable permet d'améliorer la performance environnementale, de renforcer les relations avec les parties prenantes et de garantir une croissance durable à long terme.

Bénéfices actuels et escomptés pour les clients

– Les voyageurs :

- Une offre de transport décarboné fiable, performante et attractive afin d'améliorer les conditions et les possibilités de mobilité en train, qu'il s'agisse de voyages longue distance, régionaux ou de mass transit.
- Une offre de transport urbain, périurbain ou interurbain, en France et à l'international, à travers différents modes de transport opérés (métro, tramway, bus, train, véhicules autonomes, etc.)
- Un accès facilité aux transports pour tous sur l'ensemble du territoire.

– Les entreprises :

Une offre globale pour répondre aux besoins logistiques des clients au service de leur compétitivité, en France et à l'international, à travers la conception et la mise en œuvre de solutions supply chain de bout en bout incluant la gestion du fret, notamment décarboné via le fret ferroviaire, l'entreposage et les services logistiques à valeur ajoutée.

– Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM) :

Une prestation de transport adaptée aux besoins du territoire à travers la contractualisation d'une convention pluriannuelle

– Les entreprises ferroviaires :

Les entreprises ferroviaires bénéficient directement des efforts de SNCF Réseau en matière de durabilité à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La fiabilité et la résilience des infrastructures ferroviaires augmentent la satisfaction client en garantissant un service continu et de haute qualité. Ces initiatives écologiques se traduisent par une diminution des interruptions et des retards, offrant ainsi une expérience de voyage plus fluide et agréable.

Bénéfices actuels et escomptés pour les investisseurs

– Une position de premier plan sur le marché

- Un modèle d'affaires diversifié avec des activités en France et dans le monde selon des modèles économiques différents, gage de résilience
- Un modèle économique intégré, basé sur une offre multimodale
- Une entreprise bien préparée et positionnée pour bénéficier de l'ouverture progressive à la concurrence sur le segment du transport de voyageurs
- Un groupe leader mondial du transport urbain et de la logistique dans environ 170 pays
- Un Groupe devenu le premier émetteur de « Green Bonds » du secteur des transports et de la logistique, avec son programme d'obligations vertes lancé en 2016. Avec des actifs éligibles de l'ordre de 2,5 milliards d'euros par an, le Groupe a lancé en 2021 une stratégie « 100% finance verte ». Sa vocation : convertir d'ici 2025 l'intégralité des produits de financements et des placements du Groupe et de ses filiales aux critères de l'investissement responsable. Le programme d'obligations vertes respecte les Green Bond Principles 2018 (GBP) et 2021 et bénéficie de la certification de la Climate Bonds Initiative (CBI). Il fait l'objet d'un rapport public qui présente l'impact environnemental des investissements réalisés. Il est revu et audité par un cabinet d'audit externe.

– Une structure financière renforcée

- Une amélioration de la trajectoire de génération du flux de trésorerie disponible

- Des ratios financiers restaurés
 - Contractualisation de la performance, notamment sur la partie gestionnaire d'infrastructure.
 - Un soutien renouvelé de l'État
- Un lien très fort et un rôle essentiel pour l'État français
- Une entreprise détenue à 100% par l'État français (actions incessibles)
- Des missions stratégiques pour l'État français en raison de son rôle dans l'économie, l'aménagement du territoire, la mobilité du quotidien, l'égalité d'accès aux territoires, l'emploi, le respect de la trajectoire de l'Accord de Paris, la transition énergétique, la défense nationale
- Des revenus importants générés par les contrats de prestations de services pour les Autorités organisatrices de la Mobilité (Régions et Île-de-France Mobilités)
 - Éligible au Corporate Sector Purchase Programme (CSPP) de la Banque centrale européenne
- Une entreprise dont la performance RSE est reconnue et dont la contribution à la décarbonation des transports incontournable : note Ecovadis 2024 de 85/100, Top 1% des entreprises évaluées.

Bénéfices actuels et escomptés pour l'actionnaire

La création de valeur pour l'État varie en fonction de la relation établie avec le Groupe :

- Pour l'État Actionnaire - Financier avec l'APE, via les contrats de performance et le suivi de la reprise de la dette :
 - Produire une performance financière et extra-financière
- Pour l'État Régulateur avec l'ART, via les avis sur le Document de référence du réseau (DRR), Document de référence des gares (DRG) et la tarification des prestations de sûreté :
 - Suivre le processus d'ouverture à la concurrence du ferroviaire et le processus budgétaire du gestionnaire d'infrastructure
 - Garantir la transparence sur les principes de tarification régie par la loi française.
- Pour l'État législateur avec le ministère des Transports, AFITIF, DGITM, Sénat et Assemblée nationale, Commission Européenne, via les lois de finances, conventions de financement, etc.) :
 - Appliquer le cadre réglementaire français et européen (ERTMS) et respect des législations (Droits de douanes)
 - Assurer la transparence sur l'utilisation des crédits accordés dans les différentes lois de finances et budgets d'agences étatiques (Redevances d'accès et de marchés au réseau ferré, subvention Fret (Compensation et Wagon isolé), budget de développement du matériel roulant TGVM).
- Pour l'État client avec les Régions françaises, IDFM, les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM), via la délégation de service publique et les conventions de financement :
 - Assurer la performance du réseau ferré et de l'offre de transport.

Bénéfices actuels et escomptés pour les autres parties prenantes

- Pour les salariés :
 - Assurer l'employabilité, le développement des compétences, l'évolution des carrières et la mobilité des salariés au sein de l'entreprise

- Garantir la santé et le bien-être au travail des salariés
- Pour les entreprises liées :
- Le groupe SNCF peut être amené à établir des relations commerciales avec les entreprises du portefeuille de l'Agence des Participations de l'État, notamment avec des contrats de sous-traitance, de fourniture ou de services et dans des projets communs, des partenariats stratégiques.
 - Le Groupe a des relations commerciales avec EDF établies dans le cadre de la commande publique, comme avec de nombreux autres fournisseurs d'énergie.
- Pour les territoires :
- Accompagner la cohésion et le développement économique des territoires
 - Investir dans la rénovation des infrastructures et la modernisation du matériel roulant
- Pour la société et la planète :
- Contribuer à l'atténuation du changement climatique à travers la décarbonation des activités du transport et du bâtiment du Groupe et à la forte ambition de développement de la part modale du ferroviaire
 - Faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire.

Une entreprise dont la performance RSE est reconnue

L'engagement du groupe SNCF en matière de RSE, notamment dans la transition écologique est reconnu par les agences de notations. En 2024 :

- Notation Ecovadis : 85/100 - Médaille de platine, Top 1% des entreprises évaluées
- Notation CDP : B
- Notation MSCI : A

Les principales étapes de la chaîne de valeur, pour les trois activités du groupe SNCF, sont les suivantes :



Pour rappel, les trois activités du groupe SNCF sont les suivantes : transport de voyageurs (SNCF Voyageurs et Keolis), transport de marchandises et logistique (RLE et GEODIS), gestion d'actifs (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions).

Principaux fournisseurs et sous-traitants de la chaîne de valeur amont

Typologie des principaux fournisseurs

- Constructeurs et fournisseurs de matériel roulant
 - Constructeurs de trains, tramways, bus, véhicules alternatifs (électrique, hybride, gaz naturel, biogaz, B100)
 - Fournisseurs de matériel acheté ou en location selon la norme IFRS 16
- Équipementiers (pièces de train)
- Entreprises de fournitures et activités industrielles
 - Matériel roulant et engins de travaux
 - Équipement d'alimentation des lignes électriques
 - Matériels informatiques
 - Métaux, bois, etc.
 - Produits de biocontrôle (maîtrise de la végétation)

– Fournisseurs d'énergie pour la traction et les bâtiments : électricité, gazole et essence, gaz, biocarburant, kérosène, fioul, réseaux de chaleur

– Entreprises de l'industrie textile (vêtements professionnels, etc.)

Typologie des principaux sous-traitants

– Sous-traitants de travaux et de maintenance

- Aménagement des gares, voies ferrées et infrastructure
- Construction et génie civil, rénovation et entretien des bâtiments

– Sous-traitants de transport (totalité des transports maritimes et ferroviaires de GEODIS, quasi-totalité des transports aériens avec l'avion opéré par GEODIS et partie du transport routier)

– Bailleurs pour les plateformes logistiques

– Sociétés de location de véhicules

– Sous-traitants pour des prestations diverses (nettoyage du matériel roulant, propreté des gares et locaux, gardiennage, vidéoprotection, travail intérimaire).

Principaux clients de la chaîne de valeur aval

– Les voyageurs du quotidien ou grandes lignes

Les services du groupe SNCF sont distribués via plusieurs canaux, chacun étant adapté aux besoins spécifiques des différents segments de clientèle :

- Ventes directes : billetteries en ligne, applications mobiles, guichets en gares et agences de vente, service téléphonique 3635

- Partenariats commerciaux : collaboration avec des plateformes de réservation tierces et des agences de voyage

– Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM) pour les activités conventionnées de SNCF Voyageurs et Keolis

Les activités conventionnées sont rémunérées par les AOM. Elles sont encadrées par un contrat conclu dans le respect de la mise en concurrence des services de transport public :

– Pour SNCF Voyageurs : INTERCITÉS pour la grande distance ferroviaire « classique » et les trains de nuit, TER et Transilien pour le transport conventionné

– Pour Keolis : exploitation de réseaux de bus, car, train, métro, tramway, pour le compte d'AOM, en France et à l'international.

– Les entreprises pour les activités de transport de marchandise et de logistique

Les activités sont encadrées par des mécanismes contractuels.

– Les entreprises ferroviaires, clientes de SNCF Réseau

Les activités sont encadrées par des mécanismes contractuels, qu'il s'agisse d'activités conventionnées, rémunérées par des autorités organisatrices, ou qu'il s'agisse d'activités en service librement organisé pour la grande vitesse ferroviaire.

Vue synoptique de la chaîne de valeur

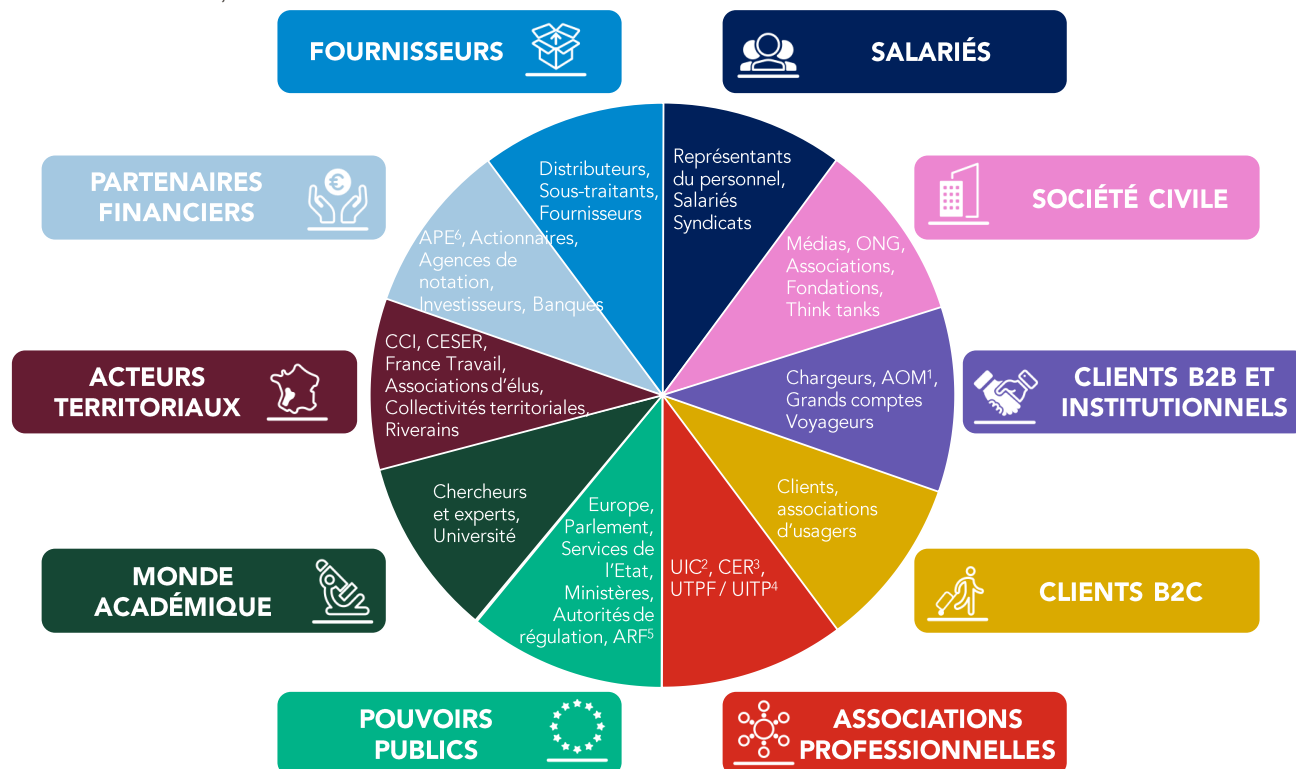
	DÉTERMINER ET FAIRE VIVRE LA STRATÉGIE	DÉVELOPPEMENT / ACQUISITION ET MAINTENANCE DES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES	CONSTRUIRE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE	COMMERCIALISER L'OFFRE DE TRANSPORT (MARKETING, DISTRIBUTION ET VENTE) ET DE LOGISTIQUE AINSI QUE LE SAV	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GÉRER LA FIN DE VIE DES ACTIFS
TRANSPORT DE VOYAGEURS <i>SNCF Voyageurs</i> <i>Keolis</i>	• Définir et suivre les orientations stratégiques • Assurer une veille et répondre aux appels d'offres • Définir la politique de maintenance, réaliser les études d'ingénierie • Assurer une veille, une écoute clients et développer l'activité	• S'approvisionner en produits et services indispensables (ex. : énergie, matériels roulants et véhicules, consommables...) • Acquérir et maintenir le matériel roulant	• Concevoir les offres en cohérence avec les besoins - Organiser les opérations et construire le plan de transport • Planifier les opérations de maintenance	• Commercialiser les produits et services • Assurer la prospection et le SAV	• Produire le service en sécurité • Assurer la prise en charge des voyageurs • Réaliser les opérations de maintenance	• Gérer les déchets dangereux et non dangereux • Gérer la fin de vie des consommables • Identifier le matériel inapte à la circulation et gérer la fin de vie
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE <i>GEODIS</i> <i>Rail Logistics</i> <i>Europe</i>	• Définir les orientations stratégiques fret et logistique • Définir la politique de maintenance, réaliser les études d'ingénierie • Assurer une veille, une écoute clients et développer l'activité	• S'approvisionner en produits et services indispensables (ex. : systèmes de gestion de la chaîne logistique, des entrepôts et du transport, services de transport et de manutention, énergie, matériels roulants et véhicules, consommables...) • Acquérir et maintenir le matériel roulant et les flottes de véhicules	• Concevoir l'offre commerciale • Organiser les opérations et construire le plan de transport • Organiser la gestion de la chaîne logistique • Planifier les opérations	• Assurer la prospection et commercialiser des produits • Assurer le SAV et le renouvellement des contrats • Gérer les relations externes (cf. sous-traitants)	• Produire en sécurité • Assurer la prise en charge logistique • Transporter ou faire transporter les marchandises	• Gérer les déchets dangereux et non dangereux • Gérer la fin de vie des consommables • Identifier le matériel inapte à la circulation et gérer la fin de vie
GESTION DES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES <i>SNCF Réseau</i> <i>SNCF Gares & Connexions</i> <i>SNCF SA</i>	• Définir la stratégie de gestion des actifs • Planifier les opérations et réaliser les études et les homologations	• Maintenir et régénérer les installations du réseau • Développer le réseau et les gares • Maintenir et développer les gares • Valoriser le patrimoine gares • Gérer le foncier (dont maîtrise de la végétation) et valoriser l'immobilier	• Élaborer le plan de transport / planifier la production des sillons	• Mise à disposition de dispositifs de vente en gare	• Exécuter le plan de transports et gérer les circulations en sécurité • Assurer les services et les opérations en gares	• Gérer la fin de vie des matières et produits • Gérer les déchets dangereux et non dangereux • Gérer la fin de vie des consommables
MISSIONS TRANSVERSES	• Gestion des ressources humaines (dont accompagnement des salariés, formation et identification des besoins) • Finances, contrôle de gestion (dont gestion des investissements) • Gestion des risques et management de la sécurité et des enjeux environnementaux • Communication & Digital • Achats (dont gestion des approvisionnements et contractualisation avec les prestataires et sous-traitants) • Innovation et R&D					

1.3.2 Intérêts et points de vue des parties prenantes - SBM-2

1.3.2.1 Description des principales parties prenantes

« Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au

niveau local, régional et national » : tel est l'un des huit engagements associés à la raison d'être du groupe SNCF. Les parties prenantes du groupe SNCF sont les suivantes :



¹ AOM : Autorités organisatrices de la Mobilité

² UIC : Union Internationale des Chemins de fer

³ CER : Communauté Européenne du Rail

⁴ U(I)TPF : Union (Internationale) des Transports Publics et Ferroviaires

⁵ ARF : Association Régions de France

⁶ APE : Agence des Participations de l'État

1.3.2.2 Dialogue avec les parties prenantes

Le groupe SNCF s'attache à dialoguer avec chacune de ses parties prenantes, directement ou via leurs représentants.

Ce dialogue peut être conduit à l'échelle

- Internationale : avec les représentants des salariés au sein du Comité Économique Européen
- Nationale : avec les parties prenantes externes au sein du Comité consultatif des parties prenantes
- Locale : avec les clients au sein des comités de lignes.

Dans certains cas, le dialogue est organisé par le groupe SNCF lui-même (Comité des parties prenantes, Baromètre social interne). Dans d'autres cas le groupe SNCF participe à des espaces de dialogue organisés par ses partenaires (participation à des groupes de travail organisés par des institutions ou les services de l'État).

Modalités d'organisation du dialogue avec les parties prenantes

Pour chacune des parties prenantes, le groupe SNCF conjugue différentes modalités d'échange. Selon l'objet des échanges, le Groupe y participe soit en tant que groupe SNCF (Comité consultatif des Parties Prenantes), soit via la société directement concernée (Comité consultatif des consommateurs).

Les modalités de dialogue peuvent être présentées comme suit :

– Salariés : signature d'accords collectifs, démarche de qualité de vie au travail, réunions CSE et CEE et bilatérales avec les organisations syndicales, baromètre image, baromètre social « C'est à vous »

– Société civile : Comité consultatif des parties prenantes, groupes de travail, séminaire presse, mécénat, conférences et événements, relais de communication croisés, projets territoriaux, partenariats

– Clients B2B et institutionnels : négociation de conventions, dialogue avec l'ARF, enquête clients, rencontres clients

– Clients B2C : enquêtes et panels clients, mesure de la satisfaction NPS, conseil consultatif des personnes handicapées et des consommateurs, comité d'axes et de lignes, sites Internet, réseaux sociaux

– Associations professionnelles : participation aux groupes de travail d'expert, au sein d'associations professionnelles de la mobilité et associations multi-sectorielles

– Pouvoirs publics : participation à l'élaboration du cadre législatif et réglementaire

– Monde académique : participation à des chaires • Démarche de normalisation

– Acteurs territoriaux : participation à différentes instances locales, convention, comité des parties prenantes, chantiers d'insertion, ateliers urbains

– Partenaires financiers : rapport de durabilité, rapport financier, rapport de gestion, rapport Green Bonds, rapport intégré

– Fournisseurs : questionnaire de satisfaction, engagement PME (Pacte PME, Guichet unique, Médiation), rencontres territoriales

Illustration sur les comités des parties prenantes

Comité consultatif des Parties Prenantes – SNCF SA

Comité consultatif, le comité des Parties Prenantes (CPP) permet de renforcer le dialogue entre le groupe SNCF, ses parties prenantes (élus, collectivités, associations, clients, fournisseurs, personnalités qualifiées dans le domaine de la transition écologique, de la mobilité et de l'aménagement des territoires) et des personnalités qualifiées pour mieux répondre aux enjeux portés par l'entreprise : mobilité, transition écologique, aménagement du territoire. Sa composition est définie par le décret n°2019-1384 du 17 décembre 2019. Le CPP se réunit deux fois par an sous l'égide du P.-D.G. À l'ordre du jour, les attentes en termes de dialogue, les actualités, la restitution des travaux intersession, et les actions à mettre en œuvre. Les membres du CPP peuvent se réunir entre les sessions pour des groupes de réflexion ad hoc.

Thèmes abordés en 2024 :

– Groupe de réflexion sur les solutions innovantes pour la mobilité en zone rurale, en présence de la Directrice Technologies, innovation & projets Groupe

– Retour d'expérience du premier mandat de trois ans du comité des parties prenantes.

Comité des Parties Prenantes du réseau ferroviaire et des gares – SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Une fois par an, SNCF Réseau organise un comité consultatif des Parties Prenantes du réseau ferroviaire et des gares, auquel participe SNCF Gares & Connexions. Ce comité réunit sept personnalités désignées par leur institution, sept par SNCF Réseau et six personnalités qualifiées sur les sujets de mobilité, transition écologique et aménagement du territoire, également désignées par SNCF Réseau. Ce comité permet notamment de partager sur des thèmes structurants tels que la responsabilité sociétale de l'entreprise, l'aménagement et la cohésion des territoires, l'offre et la qualité de service, la sécurité et la sûreté, et le suivi du projet d'entreprise.

Conseil consultatif des Consommateurs (CCC)

Il s'agit d'un protocole d'accord signé entre SNCF Voyageurs et les associations nationales de consommateurs. Animé par le président de SNCF Voyageurs en présence des représentants des activités Voyageurs (TGV, TER, INTERCITÉS, Transilien et SNCF Connect & Tech), il se réunit deux fois par an afin de présenter les actualités, le bilan, les perspectives de travail et répondre à l'ensemble des questions écrites des associations. La Médiatrice SNCF présente son rapport et ses recommandations lors de la séance d'avril. [cf. Consommateurs et utilisateurs finaux – S4].

Finalité du dialogue avec les parties prenantes

Le dialogue avec les parties prenantes se présente sous la forme de participation à des réflexions, de consultation ou d'échanges d'information. Les finalités de ces échanges sont multiples :

– Renforcer la compréhension mutuelle, c'est-à-dire recueillir les attentes et expressions des parties prenantes d'une part et partager ses enjeux propres d'autre part, pour éclairer ses décisions, anticiper les attentes de ses parties prenantes, et nourrir la stratégie de l'entreprise,

ainsi que les politiques et les actions qui en découlent (ex. : comité consultatif des Parties Prenantes, échanges avec les clients B2B et institutionnel et B2C tels que le conseil consultatif des consommateurs) ;

– Bénéficier d'apports d'expertises externes, par exemple pour garantir la performance des solutions développées et commercialisées (partenariats pour le développement de solutions de mobilité innovantes) ;

– Coconstruire des solutions avec les parties prenantes pour s'assurer de la pertinence des solutions développées et les mettre en œuvre : sollicitation d'associations d'usagers dès la conception du nouveau matériel du TGV INOUI pour renforcer l'accessibilité dès son entrée en service en 2025 et proposer une plus grande autonomie, sollicitation d'associations de riverains pour les chantiers de maintenance, mobilisation d'acteurs de l'économie sociale et solidaire pour la réalisation de chantiers d'insertions, partenariats avec des ONG environnementales ;

– Accompagner l'ensemble des acteurs de son écosystème et notamment de sa chaîne de valeur pour que chacun devienne acteur de la transition écologique : échanges avec les fournisseurs, sensibilisation du grand public aux défis environnementaux et sociétaux via ateliers, initiatives de médiation ou communication ;

– Sensibiliser toutes les parties prenantes pour promouvoir un modèle en cohérence avec sa raison d'être et ses engagements : consultations publiques organisées par les services de l'État sur l'énergie et le climat, participation aux groupes de travail organisées par les associations professionnelles.

Ce dialogue ouvert et continu que le groupe SNCF s'attache à nourrir avec ses parties prenantes démontre son engagement à répondre aux préoccupations sociétales, à promouvoir des pratiques éthiques et à améliorer sa qualité de service.

Les échanges entre le groupe SNCF et ses parties prenantes, internes comme externes, s'inscrivent dans le cadre de la concertation. Les modalités d'échange permettent d'appréhender les différentes facettes de ce dialogue :

– Vision macro et micro : la coopération avec ses parties prenantes est centrale pour l'entreprise, elle est nécessaire à l'échelle du Groupe (dialogue sur les orientations stratégiques de l'entreprise, sur la priorisation des enjeux RSE), et à l'échelle de projets spécifiques (amélioration de l'accessibilité des services proposés).

– Vision court et long terme : la diversité des espaces de dialogue et la fréquence des échanges permettent d'instruire des sujets de fond, d'évaluer les résultats des actions menées et d'explorer de nouvelles perspectives.

Afin d'instaurer et d'entretenir un dialogue constructif et fructueux avec ses parties prenantes, les modalités de ce dialogue sont soumises à la réflexion collective. En juin 2024, à l'occasion du renouvellement du mandat du comité consultatif des Parties Prenantes, le groupe SNCF a proposé à ses membres de consacrer un temps d'échange au bilan de ce premier mandat pour décider collectivement des évolutions qui pourraient être apportées.

La consultation des parties prenantes contribue à une gouvernance d'entreprise ouverte et à l'amélioration continue de sa performance en matière de durabilité.

1.3.2.3 Compréhension du point de vue des parties prenantes

L'expression des parties prenantes internes et externes du groupe SNCF nourrit le processus de vigilance raisonnable et a contribué au processus d'évaluation de la

matérialité dans le cadre du déploiement de la CSRD [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Gestion des impacts, risques et opportunités ; Description du processus IRO-1].

Analyse de matérialité simple de 2022

L'analyse de matérialité simple réalisée en 2022 a permis d'identifier les huit enjeux suivants comme prioritaires parmi les 27 enjeux soumis à consultation :

- Investissement réseau et matériel roulant ;
- Sécurité ;
- Atténuation du changement climatique ;
- Services fiables, performants et attractifs ;
- Accès à la mobilité pour tous ;
- Adaptation au changement climatique ;
- Sobriété dans l'usage des ressources ;
- Santé et bien-être des salariés.

Les attentes les plus fortes et de manière consensuelle entre les salariés et les parties prenantes externes à l'entreprise concernent :

- La rénovation des infrastructures, en résonnance avec l'engagement du Groupe en faveur d'une croissance ambitieuse de la part du ferroviaire
- La contribution à des solutions de transport multimodales, notamment le vélo, plutôt que des solutions motorisées et le fret.

On observe ensuite de très fortes attentes spécifiques en fonction des catégories de répondants :

- Pour l'externe, la qualité et l'accessibilité des services, ainsi qu'un meilleur déploiement du réseau dans les territoires
- Pour les salariés, l'attractivité des métiers et des conditions de travail à la SNCF, ainsi qu'une exemplarité environnementale dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise, au-delà de la performance environnementale du train en lui-même, qui est largement reconnue.

Analyse de double matérialité de 2024

Si l'analyse de matérialité de 2022 a alimenté l'analyse de double matérialité réalisée en 2024, des consultations complémentaires ont été organisées avec les parties prenantes externes et internes dans le cadre du déploiement de la CSRD.

Parties prenantes externes

Sollicités dans le cadre de l'analyse de double matérialité et appelés à s'exprimer sur la hiérarchisation des enjeux de durabilité, les membres du comité consultatif des Parties Prenantes ont identifié les sujets suivants comme devant être prioritairement retenus pour la suite du dialogue :

- Stratégie d'adaptation au changement climatique ;
 - Gestion de l'énergie ;
 - Intérêt des consommateurs et offre inclusive ;
 - Stratégie d'atténuation ;
 - Transformation écologique [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – SBM-3].
- Le comité consultatif des Parties Prenantes a souligné son fort intérêt pour :
- Les suites du plan d'avenir pour les transports en faveur du financement du réseau afin de défendre au mieux le mode ferroviaire ;
 - Les questions liées à la relation fournisseurs, y compris s'agissant de l'impact CO₂ de la filière ferroviaire.

L'exemple pris ici est celui du comité consultatif des Parties Prenantes car au regard du profil de ses membres, les intérêts et champs d'expertises du comité couvrent une grande variété de sujets en matière de durabilité [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2 ; Dialogue avec les parties prenantes].

Il est à noter que toutes les modalités de dialogue (comités, groupes de travail, rencontres client, etc.) citées ci-dessus permettent de recueillir les intérêts et points de vue des principales parties prenantes.

Parties prenantes internes

Keolis et GEODIS ont présenté leur propre analyse de double matérialité lors de leurs comités d'entreprise européens respectifs.

La direction RSE du Groupe a également présenté l'analyse de double matérialité du Groupe lors d'une instance commune aux sociétés ferroviaires du Groupe. Les représentants du personnel ont souligné leur intérêt à l'égard de la méthodologie employée pour réaliser cette analyse. Après avoir constaté que la démarche préparatoire avait associé un large panel de contributeurs, la voix des représentants du personnel a porté sur la volonté d'une implication plus forte en année 2 des représentants syndicaux, particulièrement sur les enjeux matériels d'adaptation climatique, de droits humains et de cybersécurité. La consultation de l'instance commune s'est terminée par le vote des représentants présents.

1.3.2.4 Modifications apportées à la stratégie et au modèle économique

Le dialogue conduit avec les parties prenantes est essentiel, nourrit la réflexion stratégique du Groupe et peut influencer sur les décisions et orientation que le Groupe peut prendre. Quelques exemples :

- L'accessibilité tarifaire est une préoccupation commune du groupe SNCF et de ses parties prenantes. Par sa nature, son ADN d'utilité publique, et son engagement pour les territoires, l'entreprise poursuit ses démarches initiées de longue date pour faciliter l'accès aux services qu'elle propose. Cette nécessité est régulièrement réaffirmée par les parties prenantes et cette réflexion commune autour de ce sujet a nourri les réflexions du Groupe et la décision d'investir dans le lancement d'une solution « low cost », Ouigo.

- En 2017, les parties prenantes se sont exprimées sur la nécessité selon elles de recentrer le développement des activités de la SNCF sur l'activité ferroviaire. Après des démarches de diversification, notamment pour proposer des solutions de transport dits « pour le dernier kilomètre », les parties prenantes ont souligné leur volonté de voir le groupe SNCF concentrer ses efforts sur la modernisation du réseau ferroviaire et du matériel roulant au service de la performance du système ferroviaire, à moyen et long terme. Cette expression des parties prenantes a nourri la définition de l'ambition pour le secteur ferroviaire exposée dans le plaidoyer de Jean-Pierre Farandou, P.-D. G de SA SNCF, « Le fer contre le carbone : pour une croissance ambitieuse du ferroviaire » [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – SBM-3]. Elle a été renouvelée en 2022 à l'occasion d'une large consultation des parties prenantes internes et externes sur les enjeux de durabilité [cf. Informations générales ESRS 2 ; Analyse de matérialité simple de 2022 décrite en Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels – IRO-1]. Cette conviction est aujourd'hui au cœur du modèle économique

et de la stratégie de l'entreprise et affirmée à travers le cap fixé du doublement de la part du ferroviaire dans les transports, pour les voyageurs et les marchandises.

Les échanges avec les parties prenantes s'inscrivent dans la continuité des échanges passés et continueront de nourrir les réflexions et décisions concernant la stratégie et le modèle économique. Aucune mesure structurante affectant le cœur stratégique et le modèle économique de l'entreprise n'est à ce jour prévue.

La présidence du comité consultatif des Parties Prenantes est assurée par le président du conseil d'administration de la SNCF. Les conclusions des échanges du comité sont transmises au conseil d'administration et aux activités concernées du Groupe.

Concernant les points de vue et intérêts des parties prenantes internes, le conseil d'administration de SNCF SA compte quatre administrateurs représentants des salariés.

1.3.2.5 Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles

Les intérêts et points de vue des parties prenantes, qu'il s'agisse du personnel de l'entreprise, des travailleurs de la chaîne de valeur, des communautés affectées ou des consommateurs finaux, contribuent à façonner la stratégie

de l'entreprise et son modèle économique. Pour cela, le groupe SNCF s'appuie notamment sur :

- Sa raison d'être et sa stratégie, tournée vers les parties prenantes citées ici [cf. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1]

- L'ensemble des dispositifs mis en place pour dialoguer avec les parties prenantes et la dynamique à l'œuvre pour nourrir la stratégie et le modèle économique du groupe SNCF [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes - SBM-2]

- La vigilance raisonnable et l'analyse de ses impacts positifs et négatifs sur les populations concernées [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – SBM-3].

1.3.3 Impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3

Le groupe SNCF a décrit les impacts, risques et opportunités matériels, ainsi que la manière dont le Groupe interagit avec sa stratégie et son modèle économique. Dans le cadre de l'analyse de double matérialité, le Groupe n'a pas identifié d'opportunité matérielle.

1.3.3.1 Impacts, risques et opportunités matériels à la suite de l'analyse de double matérialité

1.3.3.2 Impacts matériels à la suite de l'analyse de double matérialité

Présentation succincte des impacts résultant de l'évaluation de la double matérialité

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	- Endommagement et / ou fragilité des infrastructures pouvant conduire à la rupture de la chaîne logistique des clients chargeurs ou à la limitation des déplacements des voyageurs - Augmentation des émissions de GES en cas de report modal vers des mobilités carbonées
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur	- Contribution des activités du Groupe et de sa chaîne de valeur au changement climatique via l'émission de GES et aux impacts négatifs sur l'environnement qui en découlent - Changement climatique pouvant en cascade avoir des effets négatifs sur la société civile : disponibilité des ressources alimentaires, propagation des maladies, déplacement de populations, etc.
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie	Augmentation des coûts d'exploitation induite par l'inflation (ex. : énergie, matières première...) entraînant mécaniquement une augmentation des prix pour le client final (B2B, B2C)
Pollutions (air, sols, etc.)	Impact négatif	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine	- Émissions de particules et de NOx des moteurs thermiques de véhicules routiers : impact local sur la qualité de l'air en fonction du carburant utilisé - Émissions de particules, NOx et SOx des moteurs de bateaux/avions consommant des fiouls lourds ou du kérosène - Impact de ces émissions sur la qualité de l'air, la santé humaine. Impact également des émissions de SOx sur l'environnement
Gestion/Préservation de la biodiversité	Impact positif	Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité	- Rôle de refuge dans des zones peu riches en biodiversité et rôle de corridor écologique pour certaines espèces végétales et animales liés à la nature de l'infrastructure linéaire - Potentiel de séquestration carbone grâce au maintien d'une végétation importante du patrimoine foncier de l'entreprise
	Impact négatif	Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)	- Contribution des activités de construction à l'artificialisation des sols et pour partie à son imperméabilisation entraînant une perte de biodiversité - Fragmentation des habitats naturels par les infrastructures de transport - Introduction d'espèces invasives dans de nouveaux milieux liée au mouvement des personnes et des biens pouvant perturber les écosystèmes - Pollution sonore liées aux activités du Groupe pouvant déranger la faune
Gestion des ressources et circularité	Impact négatif	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	Conséquences de l'important besoin en ressources induit par l'ampleur des actifs d'une activité ferroviaire (impact environnemental et impact humain)
Hors ressources abordées dans autres aires d'IRO	Impact positif	Préservation des écosystèmes	Diminution des contraintes exercées sur les écosystèmes et ainsi, préservation de la biodiversité et allègement de la pression sur les ressources et sur l'environnement y compris biodiversité.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Transition écologique	Impact positif	Sensibilisation de la société aux enjeux environnementaux et sociaux	- Le transport ferroviaire comme solution de mobilité décarbonée et durable au regard du défi de la transition écologique - Contribution du Groupe, par la nature de ses activités, sa place dans l'écosystème national et sa raison d'être, à la compréhension des défis environnementaux et sociétaux (notamment sur les questions relatives au transport et à la chaîne d'approvisionnement) et ainsi à la stimulation de l'engagement et de la participation du grand public autour de ces sujets - Contribution à la décarbonation des transports via la sensibilisation de la société aux défis de la transition écologique et la promotion des déplacements éco-responsables en France et à l'international dans le cadre de l'aménagement du territoire.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irréversibles sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Cas d'accidents graves pouvant altérer les conditions de vie (ex. : dépression, handicap, blessures) voire provoquer des décès.
	Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale	Répercussions de l'interruption de l'activité du Groupe sur la mobilité des usagers et sur l'économie au global (ex. : freins aux activités professionnelles...)
	Impact positif	Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique	Proposition d'une offre de transport sécurisée pour les voyageurs
Gestion des compétences (formation et employabilité)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences	- Amélioration de l'employabilité sur le court, moyen et long terme liée à la gestion proactive du développement des compétences - Diversité des parcours professionnels induite par la taille de l'entreprise et la variété des activités et des métiers qu'elle recouvre
Diversité & Inclusion, Égalité professionnelle	Impact négatif	Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter les conditions de vie des salariés et de leurs proches	Pratiques discriminatoires et / ou de harcèlement pouvant affecter de manière grave et irréversible les salariés (ex. : anxiété, troubles du sommeil, dépression, l'insécurité de l'emploi, etc.)
	Impact négatif	Aggravation des disparités économiques	Systèmes de rémunération ne parvenant pas à offrir des salaires équitables à l'ensemble des salariés pouvant exacerber des inégalités existantes et nuire au bien-être général et à la stabilité de nos sociétés
	Impact négatif	Mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des salariés et pouvant avoir une répercussion sur les finances publiques	- Possibles impacts sur la santé physique et / ou mentale et la sécurité des salariés si le Groupe ne leur permet pas de développer leurs compétences - Potentielle augmentation des ressources allouées par les gouvernements aux programmes de protection sociale si l'entreprise n'assure pas le développement de compétences nécessaires pour obtenir / garder un emploi stable
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale	- Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et / ou aux grèves pouvant en cascade avoir des effets sur la vie quotidienne des personnes qui dépendent des moyens de transport publics - Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et / ou aux grèves pouvant en cascade perturber les entreprises qui dépendent des services du Groupe et en cascade affecter l'économie
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	- Impact sur la santé physique et mentale et les conditions d'emploi des personnes, avec des répercussions en cascade sur les intérimaires, les sous-traitants, etc. - Impacts sur les employés des sous-traitants et prestataires si le Groupe n'est pas en mesure de contrôler les pratiques et / ou s'il tolère de mauvaises conditions de travail tout au long de sa chaîne de valeurs

	Impact positif	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants	• Accompagnement des fournisseurs et sous-traitants dans une démarche d'amélioration continue visant à prendre en compte les sujets de droits humains dans leurs propres activités au travers d'audits sociaux ou outils d'évaluation type Ecovadis.
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie	• Manque de lisibilité ou d'accessibilité de l'offre (ex. : financière, technique, matérielle...) pouvant affecter les conditions de vie des tiers et / ou des utilisateurs (ex. : perte de mobilité, isolement...) • Possible effet négatif sur la santé mentale des tiers s'ils se sentent discriminés
	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires	• Amélioration des conditions de vie des utilisateurs, notamment des communautés considérées comme vulnérables (cf. service de mobilité en proximité, offre médicale et médico-sociale...) • Participation à l'aménagement du territoire permettant de promouvoir des déplacements écoresponsables en France et à l'international
Impacts sur les communautés	Impact négatif	Dommages environnementaux et sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)	• Construction et exploitation de voies ferrées pouvant augmenter les risques d'accidents pour les riverains et entraîner des blessures, des dommages matériels et / ou des effets néfastes sur la santé des communautés avoisinantes. • Bruit et vibrations des activités ferroviaires, circulations et travaux pouvant avoir un impact négatif sur les résidents (ex. : troubles du sommeil, etc.), voire modifier leur mode de vie (ex. : déménagement...)

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	Impact négatif	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés	• Impact sur le développement et la durabilité de TPE / PME avec lesquels le groupe SNCF travaille et pour qui le Groupe serait le principal donneur d'ordre • Impact sur la santé physique et mentale et la sécurité des employés des partenaires du Groupe
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	• Fuite d'informations personnelles • Répercussions en chaîne, les personnes concernées par la fuite de ces informations devenant la cible d'attaques ou d'escroqueries
	Impact négatif	Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	• Indisponibilité totale ou partielle des infrastructures entraînant des accidents graves pour les salariés, les utilisateurs ou les tiers

1.3.3.3 Risques et opportunités matériels à la suite de l'analyse de matérialité

Présentation succincte des risques résultant de l'évaluation de la double matérialité

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités	• Coûts d'usure prématurée des actifs, notamment liés aux fortes températures (cf. matériels d'exploitation, rails, freins etc.) • Coûts de dysfonctionnement, notamment liés au ralentissement du trafic • Coûts d'adaptation du matériel aux événements climatiques chroniques (ex. : canicule)
	Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique	• Perte de partenariats stratégiques (clients / fournisseurs) si la stratégie Groupe ne conduit pas vers les solutions de mobilité dite « durable » • Coûts de mise en œuvre, pertes potentielles, amendes / pénalités financières liés au non-respect des obligations réglementaires actuelles et / ou à la mauvaise anticipation des nouvelles régulations • Investissements technologiques potentiellement risqués et / ou non viables
Gestion de l'énergie	Risque	Augmentation des coûts et des investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés	• Investissements nécessaires à la rénovation des bâtiments du Groupe comme les gares, à la politique de création de parcs de production d'énergie renouvelable sur le foncier, à l'efficacité énergétique des trains et du réseau ferroviaire

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Risque	Dégradation du climat social	• Perte de productivité et de performance globale en cas de climat social dégradé, voire survenance de conflits sociaux, qui impacte les activités du Groupe et la satisfaction des salariés • Impact important sur l'image et la réputation du Groupe s'il est perçu comme ne voulant pas ou ne pouvant pas gérer efficacement le dialogue social et les relations industrielles
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	• Violations aux droits humains au sein du Groupe ou au niveau de ses partenaires / fournisseurs pouvant conduire à des surcoûts liés au non-respect des obligations légales ou affecter la réputation du Groupe (y compris pour les violations suspectées) • Réparations des préjudices subis (ex. : loi sur le devoir de vigilance)
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe	• Impact important sur l'image et la réputation du Groupe s'il est perçu comme faisant peu d'effort pour rendre son offre accessible pouvant entraîner protestations, boycotts, couverture médiatique négative, etc. • Manque de lisibilité ou d'accessibilité de l'offre pouvant freiner l'utilisation des services proposés

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Éthique / Conduite des affaires	Risque	Infractions aux lois de la concurrence	• Conséquences de condamnation par les autorités de concurrence et/ou tribunaux nationaux, européens ou étrangers, tant sur la réputation du Groupe que sur ses finances
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	• Conséquences de cyberattaques sur l'intégrité de l'entreprise et son activité : – Indisponibilité totale ou partielle des systèmes d'information et des systèmes industriels – Perte d'intégrité des données, fuite ou vol données sensibles – Coûts liés à la gestion de crise

1.3.3.4 Impacts, risques et opportunités matériels se rapportant aux questions climatiques et effets sur la stratégie du Groupe

1.3.3.4.1 Impacts, risques et opportunités liés aux enjeux environnementaux

Les informations de cette séquence portent sur les impacts, risques et opportunités relatifs aux questions climatiques.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités
	Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique
	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur

L'exposition du groupe SNCF aux enjeux environnementaux

L'activité ferroviaire est par nature confrontée au changement climatique. Les situations extrêmes comme chroniques ont des incidences directes sur les opérations et les actifs de l'entreprise (dommages subis sur les infrastructures et le matériel) et sur sa capacité à délivrer des services de qualité à ses clients (retards et arrêt temporaire de l'activité). Ces événements ont des impacts financiers, affectent la satisfaction clients et font de l'adaptation au changement climatique un défi majeur pour atteindre l'objectif stratégique de doubler la part modale du ferroviaire (fret et passagers). Au-delà des incidences sur les opérations de SNCF, ces événements peuvent entraîner des répercussions en cascade sur les territoires, avec des effets socioéconomiques et écologiques non négligeables.

En 2023 et 2024, les sociétés du Groupe ont réalisé des études de vulnérabilité macro au changement climatique. À titre d'exemple, les cinq aléas majeurs pouvant potentiellement détruire certains actifs ferroviaires sont les suivants :

- Fortes chaleurs
- Feux de végétation
- Inondations par débordement de cours d'eau
- Inondations par ruissellement
- Retraits et gonflements des argiles.

Il convient dès lors pour le Groupe d'agir sur les deux leviers suivants :

- S'adapter au changement climatique et développer la résilience de l'entreprise
 - Atténuer les effets des opérations de l'entreprise sur le changement climatique et décarboner l'activité du Groupe.
- Sur les questions environnementales, l'approche adoptée est systémique et conjugue les enjeux liés au climat, à la biodiversité et à l'utilisation des ressources (appréhension des limites planétaires).

1.3.3.4.2 Les effets actuels et escomptés sur le modèle économique de l'entreprise

Fragilisation des actifs de l'entreprise ou des actifs nécessaires à l'exploitation du service affectant la disponibilité du service proposé

Exemples :

- Matériel roulant ferroviaire : mise à mal de l'étanchéité des matériels en cas d'augmentation de l'intensité des précipitations
- Génie électrique : dysfonctionnement des équipements en cas de forte chaleur

– Ouvrage en terre : pression exercée sur les ouvrages en cas d'inondations par ruissellement, débordements de cours d'eau ou remontées de nappes phréatiques pouvant provoquer des glissements de terrain, emporter un talus ou une couche de ballast, ou créer des affouillements au niveau de certains ouvrages d'art

– Abords des voies : départs de feu en cas de fortes chaleurs faisant courir des risques de sécurité pour les circulations

– Fermeture de routes, inaccessibilité de voies fluviales et maritimes : infrastructure non disponible pour la poursuite des activités de Keolis et GEODIS (38 % des sites GEODIS pourraient être exposés à des risques d'inondations élevé)

– Bâtiments et gares : problèmes structurels causés par le retrait-gonflement des argiles sur les bâtiments, certaines gares ou bâtiments annexes

– Accès aux sites clients : inaccessibilité éventuelle des sites clients embranchés (fret ferroviaire)

Perte de revenus liée à la suspension temporaire du service et à la baisse de la performance

Exemples :

- Arrêt temporaire du service (voyageurs et marchandises) compte-tenu de l'indisponibilité service
- Politique d'indemnisation et de remboursement en place en cas d'indisponibilité du service ou de retard (suppression de circulation en cas d'inondation ou d'avis de tempêtes majeures, retards liés à des intempéries, etc.)

– Perte de redevances commerciales en gare.

Augmentation des coûts à la suite d'événements climatiques ou liés à la prise en compte des besoins d'adaptation

Exemples :

- Coûts d'usure prématurée des actifs : température moyenne plus élevée pouvant entraîner l'usure prématurée des matériels d'exploitation, en particulier dans certaines zones géographiques plus chaudes que d'autres (rails, freins, usure accélérée des pompes de relevage en raison d'une intensité d'usage accrue, etc.)
- Coûts de dysfonctionnement : ralentissement du trafic remettant en cause la pérennité et la fluidité du service de transport
- Coûts d'adaptation du matériel : investissement dans du matériel d'exploitation adapté aux événements climatiques chroniques (canicule)
- Coûts d'entretien pour la maîtrise de la végétation.

Impact sur les organisations et dégradation des conditions de travail des personnels et prestataires

Exemples :

– Enjeu de rafraîchissement notamment sur les chantiers (SNCF Réseau), en technicentres (SNCF Voyageurs, RLE), sur les plateformes logistiques (GEODIS), pour les

conducteurs (SNCF Voyageurs, Keolis, GEODIS, RLE) lié à l'augmentation du nombre de jours de forte chaleur

– Enjeu de sécurisation des chantiers (SNCF Réseau) lié aux vents violents et pluies torrentielles

– Augmentation des heures d'astreinte liée aux besoins de gestion de crise.

1.3.3.4.3 Les effets actuels et escomptés sur la chaîne de valeur de l'entreprise

DÉTERMINER ET FAIRE VIVRE LA STRATÉGIE	DÉVELOPPEMENT / ACQUISITION ET MAINTENANCE DES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES	CONSTRUIRE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE	COMMERCIALISER L'OFFRE DE TRANSPORT (MARKETING, DISTRIBUTION ET VENTE) ET DE LOGISTIQUE AINSI QUE LE SAV	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GÉRER LA FIN DE VIE DES ACTIFS
• Nécessité d'une stratégie d'adaptation au changement climatique • Nécessité d'une stratégie d'atténuation des effets de l'activité de l'entreprise	• Impacts sur nos organisation, salariés et prestataires (augmentation des heures d'astreinte, dégradation des conditions de travail...) • Fragilisation des actifs de l'entreprise ou des actifs nécessaires à l'exploitation du service affectant la disponibilité du service (altération de la pérennité et le fonctionnement de notre outil de production) • Impacts sur les coûts de de la résilience dans la conception des projets	• Intégration des besoins de travaux (régénération et adaptation du réseau) • Adaptation de l'offre en opérationnel en cas d'évènement climatique	• Perte de revenus liée à la suspension temporaire du service et à la baisse de la performance (arrêt temporaire des ventes compte-tenu de l'indisponibilité service, politique d'indemnisation et de remboursement)	• Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises (rupture de la chaîne logistique des clients chargeurs ou limitation des déplacements des voyageurs) • Baisse de la satisfaction des clients (dégradation de la qualité de service) • Impacts sur nos organisation, salariés et prestataires (augmentation des heures d'astreinte, dégradation des conditions de travail...)	• Nécessité de passer d'une économie linéaire à une économie circulaire pour préserver la ressource et maîtriser les coûts

1.3.3.4.4 Les effets actuels et escomptés sur sa stratégie et processus de décision de l'entreprise

Ces phénomènes sont un défi que le Groupe doit relever pour être en mesure d'atteindre son objectif stratégique de doublement de la part modale du ferroviaire.

La survenance des événements climatiques chroniques et extrêmes appelle une adaptation des processus de décision, comme initié au sein du Groupe, pour intégrer progressivement les incidences climatiques dans les décisions (cf. descriptions détaillées ci-dessous).

La prise en compte des besoins de préservation de la biodiversité s'est notamment traduite par l'abandon de l'usage du glyphosate par SNCF Réseau fin 2021.

1.3.3.4.5 La manière dont l'entreprise a réagi ou prévoit de réagir à ces effets

Pour atténuer, d'une part, les effets des impacts négatifs liés à son activité et se prémunir des risques liés au changement climatique et maximiser, d'autre part, ses impacts positifs sur l'environnement et la société et tirer parti des opportunités, l'entreprise :

- A adapté sa stratégie, son organisation et sa gouvernance
- Pérennise de nouvelles opportunités d'affaires, vertueuses sur le plan environnemental et économique
- Poursuit des démarches d'adaptation en cours dont l'efficacité et la pertinence ont déjà été démontrées.

Adaptation de la stratégie, de l'organisation et de la gouvernance de l'entreprise

Début 2021, le conseil d'administration a validé la stratégie RSE 2020-2030 du groupe SNCF. Elle fixe un cap pour l'ensemble des sociétés du Groupe et adresse les défis climatiques [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Stratégie du groupe SNCF en matière de durabilité]. Les axes relatifs au climat portent notamment sur les objectifs suivants :

– Améliorer l'adaptation et la résilience de nos activités au changement climatique : par sa démarche, l'entreprise se donne les moyens d'atteindre son ambition de développer le ferroviaire

– Réduire l'empreinte environnementale de nos activités et notamment décarboner nos activités et celles de notre chaîne d'approvisionnement : par sa démarche, l'entreprise contribue activement aux efforts visant la neutralité carbone de la France d'ici 2050.

La corrélation entre stratégie et organisation est un gage de performance car la RSE doit faire partie intégrante des différentes instances de gouvernance du groupe SNCF pour éclairer, coordonner et orienter les décisions d'entreprise. Dans chaque société du Groupe, les responsabilités RSE sont identifiées avec la désignation d'un membre directement en charge de la RSE dans chacun des comités exécutifs.

[ART66] Par ailleurs, les processus internes évoluent pour favoriser la prise en compte concrète de la RSE dans la gouvernance et la conduite des opérations de l'entreprise :

– Mise en place d'une gouvernance dédiée à la coordination et au pilotage de la stratégie d'atténuation et d'adaptation au changement climatique : instauration d'un comité stratégique Énergie Carbone (CSEC) et Adaptation au Changement Climatique (CSACC) en 2021, regroupés en 2024 en un comité stratégique Climat (CSC) associant les présidents des sept sociétés et les membres du comité exécutif Groupe.

– Inscription d'une séquence RSE dans les revues annuelles d'activités : un cap important a été franchi en 2023 avec l'inscription de la trajectoire de décarbonation dans les travaux d'actualisation du Plan stratégique 2023-2032. En conséquence, depuis l'automne 2023, une séquence RSE a été inscrite par les directions Finances, Stratégie et RSE dans les revues annuelles d'activité. Lors des éditions du printemps 2024, chaque société ou activité a ainsi présenté sa vision sur trois thématiques : la décarbonation, la mixité et l'engagement des salariés. Durant ces revues d'activités à enjeu RSE, les sociétés ou activités se positionnent également sur d'autres priorités de leur feuille de route RSE, à l'image de l'économie circulaire ou de l'adaptation au changement climatique.

– Intégration de la stratégie RSE aux processus d'engagement du groupe SNCF : chaque projet présenté au comité des Engagements Groupe fait l'objet d'une analyse de cohérence avec la stratégie RSE. Lorsque le projet contribue à l'un des axes de la stratégie RSE, une analyse spécifique quantifie cette contribution. La direction RSE contribue également aux décisions d'engagements à portée sociale et environnementale. Par exemple, un avis a été émis concernant l'achat d'énergie au regard de la trajectoire de décarbonation du Groupe en 2024.

– Mise en place d'un critère climat dans la part variable de rémunération des cadres du Groupe. [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation – GOV-3].

Pérennisation de nouvelles opportunités d'affaires, vertueuses sur le plan environnemental et économique

– Lancement d'une démarche visant à industrialiser l'économie circulaire au sein du Groupe, en cohérence avec la politique Économie circulaire [cf. Utilisation des ressources et économie circulaire – E5]. Elle permet d'ancrer ces pratiques dans les opérations du Groupe, de créer et structurer des filières internes, et d'amplifier leur portée

– Développement d'une activité de production solaire avec la filiale SNCF Renouvelables, avec pour objectif de couvrir 15 à 20 % des consommations d'électricité actuelles des sociétés ferroviaires en 2035. Celle-ci offre un double bénéfice de sécurisation et de sanctuarisation des approvisionnements à partir d'énergie renouvelable.

Poursuite des démarches d'adaptation en cours dont l'efficacité et la pertinence ont déjà été démontrées

La stratégie d'adaptation des activités au changement climatique commande d'intégrer d'une part les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités et de développer d'autre part la recherche de solutions innovantes. Le Groupe poursuit ses travaux engagés depuis plusieurs années sur le sujet, dont :

– Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités pour assurer la continuité du service et réduire la vulnérabilité de ses actifs

Quelques exemples :

- SNCF Réseau : élaboration d'une cartographie des établissements et installations à risques situés en dehors des Territoires à Risques Inondations, politique de sécurisation incendie des installations techniques du réseau, comme les postes d'aiguillage, renforcement des actions de surveillance grâce aux tournées de terrain à la supervision du réseau
- SNCF Gares & Connexions : plan canicule et processus renfort eau pour assurer la santé et la sécurité des voyageurs par fortes chaleurs
- SNCF Voyageurs : mise en place d'un plan de résilience spécifique dans les technicentres et à bord des trains face aux risques de canicule, de sécheresse et d'inondation
- Rail Logistics Europe : sécurisation du bon fonctionnement des matériels roulants actuels et futurs face aux risques de canicule, vagues de froid et événements climatiques intenses
- GEODIS : mise en place des dispositifs opérationnels de maîtrise tels que les programmes de continuité des activités, l'abonnement à des systèmes d'alertes, des salles de protection contre les ouragans, des « programmes canicule » ou encore l'inspection régulière des bâtiments et des équipements.

– Développer la recherche de solutions innovantes au service de l'adaptation et de la résilience des activités

Quelques exemples pour SNCF Voyageurs :

- Innovations pour adapter le matériel à des températures en hausse lors des opérations de maintenance et des opérations mi-vie : application de revêtements de couleur claire sur les rames et de filtres anti-UV sur les vitres, fluides des climatiseurs plus performants
- Installation d'ombrières sur les voies de remisage (en projet sur le site de Nevers)
- Recyclage de l'eau dans certains processus industriels, par exemple le nettoyage des moteurs au technicentre industriel de Vénissieux
- Rafrâichissement de l'air dans les cabines de conduite, comme sur les sites de Grenoble et d'Alès

Quelques exemples pour SNCF Gares & Connexions :

- Études en vue de l'installation de brasseurs d'air à la gare de Rennes
- Création d'un parvis végétalisé devant la gare d'Avignon centre.

L'entreprise a adopté une stratégie ambitieuse pour relever le défi du changement climatique et se donne les moyens de la mettre en œuvre en faisant évoluer sa gouvernance et ses processus. Les impacts, risques et opportunités en matière de climat n'appellent pas pour autant une révision profonde de son modèle économique.

1.3.3.4.6 Les effets des impacts matériels se rapportant aux questions environnementales sur la population et l'environnement

Description des principaux effets

Les impacts négatifs matériels des activités du groupe SNCF sur le climat sont de deux natures :

– Les activités du groupe SNCF, comme toute activité industrielle et économique, émettent des gaz à effet de serre, et participent au changement climatique, quand bien même le transport ferroviaire est bien moins émetteur que le transport routier ou aérien. Les trajets ferroviaires représentent moins de 1% des émissions de CO_{2e}, pour

10 % du transport des marchandises et voyageurs en France.

- Effets sur l'environnement : contribution des activités du Groupe et de sa chaîne de valeur au changement climatique via l'émission de GES et aux impacts négatifs sur l'environnement qui en découlent (perturbation des conditions météorologiques et des écosystèmes, augmentation des températures, tempêtes violentes, sécheresses)
- Effets sur la population : changement climatique pouvant en cascade avoir des effets négatifs tels que la baisse des ressources alimentaires (impact sur la productivité agricole pouvant mener à des pénuries alimentaires), la réduction de la disponibilité de l'eau potable, l'augmentation de la propagation des maladies, les phénomènes extrêmes entraînant le déplacement des populations, etc.

– En conséquence, la fragilisation des actifs et activités du Groupe, lui-même exposé aux effets du changement climatique, peut freiner la mobilité des voyageurs et des marchandises :

- Effets sur la population : endommagement et/ou fragilisation des infrastructures pouvant conduire à la rupture de la chaîne logistique des clients chargeurs ou à la limitation des déplacements des voyageurs.
- Effets sur l'environnement : fragilisation du système ferroviaire pouvant conduire à un report modal vers les mobilités carbonées (voiture, camions, etc.) et en cascade à l'augmentation des émissions de GES.

L'impact positif matériel du groupe SNCF sur la population et l'environnement en matière de climat est lié au rôle central que joue le transport ferroviaire dans les stratégies de mobilité durable et la décarbonation du secteur des transports, nécessaire pour que la France atteigne son objectif de neutralité carbone d'ici 2050. Par son activité, le groupe sensibilise la société aux enjeux environnementaux et sociaux et aux solutions associées :

– Effets sur la population : contribution du Groupe, par la nature de ses activités, sa place dans l'écosystème national et sa raison d'être, à la compréhension des défis environnementaux et sociétaux, notamment sur les questions relatives au transport et à la chaîne d'approvisionnement, et ainsi à la stimulation de l'engagement et de la participation du grand public autour de ces sujets.

– Effets sur l'environnement : contribution à la décarbonation des transports via la sensibilisation de la société aux défis de la transition écologique et la promotion des déplacements éco-responsables en France et à l'international dans le cadre de l'aménagement du territoire, le transport ferroviaire étant une solution de mobilité décarbonée et durable.

Lien entre impacts et stratégie de l'entreprise

Les impacts négatifs matériels en matière climatique ne trouvent pas leur origine dans la stratégie et le modèle économique du groupe SNCF. Ces impacts négatifs sont intrinsèquement liés au secteur d'activité du Groupe : transport ferroviaire et routier de voyageurs, transport ferroviaire, routier, maritime et aérien de marchandises et logistique, gestion d'actifs ferroviaires et immobiliers.

À l'inverse, si le transport ferroviaire joue un rôle clé dans la décarbonation des transports, la stratégie de l'entreprise est conçue pour amplifier cet effet positif sur l'environnement et les populations. Les engagements de l'entreprise pour le climat sont énoncés dans le plaidoyer de Jean-Pierre Farandou, P.-D. G de SA SNCF, « Le fer contre le carbone : pour une croissance ambitieuse du

ferroviaire ». Dans une contribution publiée le 10 février 2022 par la Fondation Jean-Jaurès, le P.-D. G. de SA SNCF expose son ambition pour le ferroviaire français et explique pourquoi doubler la part modale du train dans les deux prochaines décennies est une nécessité écologique autant qu'économique et sociale pour la France. Cette ambition se traduit dans la raison d'être du Groupe, « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable », inscrite dans les statuts de l'entreprise.

Ces phénomènes sont déjà à l'œuvre et les impacts cités sont déjà des réalités vécues par les populations et constatées sur le plan environnemental, en France et à l'international.

– Concernant les émissions de gaz à effet de serre, le Groupe publie son bilan carbone et chacune de ses sociétés est engagée dans un plan de transition ambitieux pour atténuer son impact carbone [cf. Changement climatique – E1]

– Concernant les entraves à la mobilité des personnes générées par les conséquences du changement climatiques [cf. Consommateurs et utilisateurs finaux – S4].

Ces illustrations attestent de la réalité de ces phénomènes. Les impacts du changement climatique sur l'organisation de la production et les services pourraient augmenter en ampleur, en couverture géographique. Le Groupe se prépare, s'organise et poursuit sa démarche de recherche et d'innovation pour développer sa résilience et s'adapter au changement climatique. Cette démarche passe par une meilleure connaissance de ses vulnérabilités et par l'adaptation aux situations à venir pour assurer la durabilité et la résilience des opérations ferroviaires et logistiques du Groupe.

Les impacts négatifs matériels ayant trait au changement climatique sont induits par l'ensemble des activités mais dans des proportions différentes.

De manière synthétique, les activités émettrices de gaz à effets serre sont les suivantes :

– Transport de voyageurs :

- Consommation d'énergie pour la traction routière et ferroviaire
- Véhicules de service
- Scope 3 : achats de biens et services, acheminement des voyageurs en gare, etc.

– Transport de marchandises :

- Consommation d'énergie pour la traction routière et ferroviaire commerciale
- Scope 3 : sous-traitance transport, achats de biens et services

– Gestionnaires d'actifs :

- Projets ferroviaires
- Bâtiments
- Scope 3 : achats de biens et services.

Le bilan carbone du Groupe détaille l'ampleur des différents postes d'émissions de GES.

Au regard du défi climatique, ce sont les activités de transport de voyageurs et de transport ferroviaire de marchandises les plus vertueuses pour l'environnement.

– Transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises : le secteur des transports compte pour environ 30% des émissions de GES de la France. C'est le seul secteur pour lequel les émissions de GES ont augmenté depuis 1990 (+5%). Dans ce contexte, le transport ferroviaire représente 10% de la part de marché mais moins de 1%

des émissions de GES. En cela, il est un acteur essentiel de la décarbonation du secteur des transports.

– Transport routier de voyageurs : par l'offre de mobilité partagée, Keolis propose des solutions de transport collectif alternatives pour inciter les voyageurs à abandonner leur véhicule, lorsque cela est possible.

1.3.3.4.7 Impacts, risques et opportunités liés aux enjeux sociaux

Les impacts et risques matériels sur la sphère sociale portent sur les thématiques suivantes :

- Santé et sécurité
- Gestion des compétences
- Diversité, inclusion et égalité professionnelle
- Qualité du dialogue social
- Droits humains dans la chaîne de valeur
- Intérêts des consommateurs
- Impacts sur les communautés.

La description de ces impacts et risques sur la population figure dans les tableaux ci-dessus [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3 ; Impacts, risques et opportunités matériels à la suite de l'analyse de double matérialité].

Par ailleurs, les informations figurant ci-dessous, dans la partie « Exigences de publications supplémentaires des ESRS sectorielles », explicitent le type de populations concernées ainsi que le lien entre ces impacts et ces risques d'une part et le modèle économique et la stratégie du Groupe d'autre part.

Comme indiqué dans ces différents chapitres, les impacts et risques liés au personnel de l'entreprise, aux travailleurs de la chaîne de valeur, aux communautés locales et aux clients contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise en œuvre à travers les politiques qu'elle adopte et que chacune des entités décline sur son périmètre (cf. politiques sécurité, politique RH, etc.).

1.3.3.4.8 Impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de gouvernance

Les impacts et risques matériels sur la sphère de gouvernance portent sur les thématiques suivantes :

- Relations fournisseurs et pratiques de paiement
- Cybersécurité et protection des données personnelles.

La description de ces impacts et risques sur la population figure dans les tableaux ci-dessus [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3 ; Impacts, risques et opportunités matériels à la suite de l'analyse de double matérialité].

Par ailleurs, les informations figurant ci-dessous, dans la partie Exigences de publications supplémentaires des ESRS sectorielles, explicitent le type de populations concernées ainsi que le lien entre ces impacts et ces risques d'une part et le modèle économique et la stratégie du Groupe d'autre part.

Comme indiqué dans ces différents chapitres, les impacts et risques liés au personnel de l'entreprise, aux travailleurs de la chaîne de valeur, aux communautés locales et aux clients contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise

en œuvre à travers les politiques qu'elle adopte et que chacune des entités décline sur son périmètre (cf. politiques cybersécurité, politiques Achats responsables, etc.).

1.3.3.5 Effets financiers actuels et attendus des risques et opportunités matériels du Groupe

Les enjeux RSE décrits dans le rapport de durabilité sont en lien avec les états financiers.

Certains de ces liens sont lisibles de manière directe, comme les OPEX et CAPEX associés au plan de transition et décrits dans le chapitre E1.

D'autres liens sont visibles au passif du bilan à travers la comptabilisation des emprunts qualifiés « green bonds » qui visent à financer des investissements durables du Groupe, notamment dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire.

D'autres enjeux ont également une incidence sur les états financiers comme les actions engagées au quotidien pour gérer les effets du changement climatique. En effet, le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires (réseau et gares) sont affectés par les températures élevées et les événements météorologiques hors normes qui peuvent interrompre l'exploitation.

Les principales conséquences financières pour le groupe SNCF sont l'augmentation des coûts de maintenance et des pertes de chiffre d'affaires liés à une détérioration du service rendu. Les surcoûts d'exploitation sont intégrés dans les charges d'exploitation récurrentes telles que le renforcement des mesures de surveillance du réseau sur le terrain, l'amélioration des conditions de travail des salariés en cas de fortes chaleur et l'information et la prise en charge des voyageurs en cas d'intempéries. Ces coûts ne sont pas mesurables précisément, de même que les conséquences sur l'activité des dégradations du service liées aux incidents météorologiques.

Les stratégies RSE sont également prises en compte dans les plans stratégiques réalisés par le Groupe. Les éléments de ces plans stratégiques sont eux-mêmes intégrés dans les flux prévisionnels utilisés pour calculer les valeurs économiques des UGT et actifs dans le cadre des tests de valeur réalisés en application de la norme IAS 36.

Enfin, et en lien avec sa stratégie de décarbonation, le groupe SNCF est engagé dans des achats à long terme d'énergies de source renouvelables qui sont présentés en engagements hors bilan.

L'ensemble de ces liens entre enjeux de durabilité et leurs impacts sur les états financiers est détaillé dans la note Informations liées au rapport de durabilité des états financiers du Groupe.

Résilience de la stratégie et du modèle économique en matière de climat

Les informations relatives à la résilience de la stratégie et du modèle économique en matière de climat figurent ci-dessous [cf. Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles ; Changement climatique].

Le groupe SNCF ne publie pas de changements dans les impacts, risques et opportunités importants au regard de la période de référence précédente. Le rapport de durabilité 2024 étant le premier rapport du Groupe, il n'existe de publication sur les périodes antérieures.

Le seul impact couvert par l'entreprise dans le cadre d'informations supplémentaires spécifiques est le suivant :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Transition écologique	Impact positif	Sensibilisation de la société aux enjeux environnementaux et sociaux

Par ailleurs, tous les risques et toutes les opportunités matérielles sont couverts par des exigences de publication d'ESRS.

1.3.3.6 Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles

Changement climatique

Dans le cadre de l'ESRS relatif au changement climatique, présentation de chaque risque important pour le groupe SNCF :

- Événements climatiques chroniques impactant nos activités : risque physique
 - Stratégie d'Adaptation Inefficace ou insuffisante : risque physique
 - Coûts et investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés : risque de transition
- L'analyse de la résilience de la stratégie et du modèle économique du Groupe s'appuie sur l'intégration des trajectoires de décarbonation des activités dans le plan stratégique du Groupe et sur la réalisation d'études de vulnérabilité des actifs et activités du Groupe aux aléas climatiques.
- Pour les risques de transition, l'analyse de résilience de la stratégie du groupe SNCF s'étend à l'ensemble de ses activités tant en France qu'à l'international.
 - Pour les risques physiques, l'analyse porte sur les actifs en propre du Groupe. L'analyse des risques physiques sur sa chaîne de valeur est en cours et sera poursuivie.
- La stratégie RSE validée par le conseil d'administration porte sur la période 2020-2030.
- Pour assurer la résilience de sa stratégie et de son modèle économique, le groupe SNCF a réalisé :

Pour les risques de transition

- Une analyse détaillée de ses émissions de GES, scope 1,2 & 3.
- L'identification des leviers de réduction qu'il devait activer d'ici 2030 : sobriété et efficacité énergétique, changements de sources énergétiques (électrification, recours aux biocarburants, hydrogène, etc.). Cette démarche s'appuie sur le scénario 1,5°C de la SNBC (ou de SBTi), scénario le plus vraisemblable tant dans l'ambition que dans les hypothèses sous-jacentes : respect des objectifs sectoriels de réduction d'émissions fixés sur la base de scénarios technico-économiques de référence.
- En 2023, inscription de ces trajectoires de décarbonation (en CAPEX et OPEX) dans le plan stratégique 2023-2032 du Groupe.

Pour les risques physiques, des diagnostics de vulnérabilité aux aléas climatiques des actifs et activités ont été menés par chaque société en 2023 & 2024

- En utilisant deux scénarios du GIEC, le RCP 4.5 à (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées). L'utilisation de scénarios contrastés permet de couvrir un éventail plausible de risques et d'incertitudes, ce qui est crucial pour élaborer des plans d'adaptation robustes et flexibles face à divers futurs possibles. Les études utilisent des données climatiques

géospatiales spécifiques aux localisations des actifs du groupe SNCF, ainsi que des données à l'échelle nationale et régionale. Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme. Les études plus détaillées sont réalisées sur la base de la TRACC depuis mi 2024.

- Sur trois horizons temporels, à savoir le court (2030), le moyen (2050), et le long terme (2100),
- En analysant l'impacts des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus.

Ces diagnostics ont permis dès fin 2024 de produire des premiers plans d'actions et éléments de chiffrage qui seront affinés au fur et à mesure de l'avancée de la connaissance et des études.

Pour les risques de transition, les besoins en Capex et Opex liés à la mise en œuvre de la trajectoire de décarbonation ont été inscrits sur le plan stratégique 2023-2032 du groupe SNCF. Néanmoins tous les leviers de décarbonation nécessaires à l'atteinte de l'objectif 2030 ne relèvent pas de la responsabilité du Groupe car une partie importante relève de la responsabilité et du financement des AOM : renouvellement des parcs engins thermiques avec des solutions de mobilité décarbonées.

Pour les risques physiques, les diagnostics de vulnérabilité ont été finalisés fin 2024.

Le chiffrage en Capex et Opex du plan d'actions d'adaptation au changement climatique doit être finalisé d'ici fin 2025.

Biodiversité

Dans le cadre de l'activité de SNCF Réseau, il est nécessaire de différencier les sites tertiaires, les sites industriels, et les réseaux linéaires.

Le prisme d'analyse des impacts, risques et opportunités importants doit se faire au regard de trois enjeux:

- Les travaux de maîtrise de la végétation,
- Les linéaires qui coupent les continuités aquatiques,
- Les linéaires qui coupent les continuités terrestres.

Plutôt que de raisonner par site, l'approche doit donc se faire à travers les activités de SNCF Réseau et donc à l'échelle du réseau linéaire, soit les 28 000 km de voies et 95 000 hectares qu'il recouvre, avec un indicateur basé sur le kilométrage linéaire ou la superficie traversant les zones sensibles.

SNCF Réseau impacte également la biodiversité par son foncier. Les dépendances vertes et le passif offrent les leviers en matière de biodiversité.

SNCF Immobilier gère environ 7300 sites relevant du domaine public ferroviaire et représentant 30 000 hectares dont la majorité est imperméabilisée, en particulier les sites ICPE. Une analyse du couvert végétal est en cours à l'échelle de l'ensemble de ce périmètre qui contient déjà certains espaces en zonage ENAF. On compte notamment des bâtiments pour l'activité industrielle, ferroviaire et tertiaire de SNCF soit environ 7,7 millions de m².

La surface foncière de SNCF Voyageurs représente 13 millions de m² (hors bâtis) comprenant les technicentres de maintenance (26) qui assurent la maintenance courante des trains mais aussi des technicentres industriels (10) pour les opérations de rénovation et de modernisation des matériels roulants. Cette surface foncière conséquente peut faire l'objet de projet de renaturation sur des emprises non utilisées, des parkings, etc.

SNCF Gares & Connexions est gestionnaire des 3000 gares françaises avec:

- Des quais (7 millions m² en comptant les souterrains et passerelles)

- Des bâtiments et équipements de gare (3 millions m²) dont :

- Certains parvis pour partie végétalisés
- Des parkings

Ces différents espaces induisent des impacts, risques et opportunités diverses en matière de biodiversité.

Pour les gares :

- Désimperméabilisation et végétalisation des espaces (parvis, parking, etc.)

- Conception du bâti et des agencements (refuges de la faune, végétalisation, etc.)

- Gestion différenciée et zéro phyto des espaces verts.

Les sites SNCF inutilisés peuvent faire l'objet de projet d'aménagement urbain répondant aux enjeux locaux de biodiversité : renaturation, rétablissement de pleine-terre, etc.

La SNCF a mené une étude de ses impacts et dépendances à la biodiversité sur le périmètre des sociétés ferroviaires et identifié ses activités ayant un impact plus important. À ce stade, une analyse site par site n'a pas été réalisée, en particulier sur l'infrastructure linéaire pour laquelle ce sont davantage des linéaires traversant ou jouxtant des zones sensibles qui sont identifiés, plutôt que des sites précis.

À noter que la majeure partie du réseau ferroviaire placé sous la responsabilité de SNCF Réseau a été construite il y a plus d'une centaine d'années, bien avant la définition

des zonages environnementaux particuliers (réglementaires ou non).

L'analyse de dépendance à la biodiversité n'a pas été menée au niveau de sites spécifiques. Nous n'avons pas non plus mené d'études de l'état écologique sur l'ensemble de nos emprises et leur environnement.

La connaissance de l'état écologique ainsi que des impacts de l'activité de SNCF Réseau ou de SNCF Gares & Connexions s'établit au cas par cas, en fonction de l'activité susceptible d'impacter la biodiversité. Par exemple, SNCF Réseau conduit des études écologiques dans le cadre d'un projet en particulier si celui-ci est susceptible d'avoir des impacts substantiels sur l'environnement. Ces études ont vocation à caractériser les enjeux en présence, les impacts potentiels et les mesures à mettre en œuvre pour éviter ou réduire ces impacts.

Concernant l'identification d'impacts négatifs matériels en rapport avec la dégradation des terres, la désertification ou l'imperméabilisation des sols, l'infrastructure linéaire, dans sa conception, ne contribue pas à la désertification et entraîne très peu d'imperméabilisation. Les surfaces impactées sont faibles proportionnellement au volume de nos emprises.

Les projets de gares, technicentres, etc. entraînent une certaine artificialisation / imperméabilisation, mais des mesures d'évitement et de réduction sont mises en œuvre pour limiter cet impact.

Il n'y a pas eu d'analyse cartographique menée par rapport aux zones de présence des espèces inscrites sur la liste rouge des espèces menacées.

Personnel de l'entreprise

Les impacts négatifs matériels sur le personnel de l'entreprise identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité ne résultent pas de la stratégie ou du modèle d'entreprise du groupe SNCF, mais ont davantage trait au secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (ex. : enjeu de sécurité pour les entreprises industrielles) ou à des pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises sont exposées délivrant un service essentiel (ex. : impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles du personnel de l'entreprise) :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Diversité & Inclusion, Égalité professionnelle	Impact négatif	• Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter les conditions de vie des salariés et de leurs proches • Aggravation des disparités économiques • Mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des salariés et pouvant une répercussion sur les finances publiques	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	• Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	

L'impact positif matériel identifié est en revanche issu de la stratégie et du modèle de l'entreprise : la taille de l'entreprise et la diversité des métiers induite par ses activités rend possible une grande diversité des parcours professionnels, une variété et une flexibilité dans les passerelles possibles entre les entités du Groupe :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion des compétences (formation et employabilité)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, sur le personnel de l'entreprise, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du Groupe et à sa mise en œuvre à travers les politiques qu'elle adopte et que chacune des entités décline sur son périmètre :

- Politique Sécurité, notamment Sécurité ferroviaire, SST (Santé et Sécurité au travail), et cybersécurité
- Politique sur les Droits humains et leur respect au sein de l'entreprise
- Engagements en faveur de la lutte contre les discriminations inscrites au sein d'accords d'entreprise (cf. accord égalité professionnelle Femmes / Hommes, accord en faveur de l'emploi des travailleurs en situation de handicap)
- Animation du dialogue social et échanges réguliers sur la rémunération des salariés.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Risque	Dégradation du climat social	Découle de la dépendance de l'entreprise à l'égard du personnel
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

Les risques liés au personnel de l'entreprise sont effectivement liés au modèle économique de l'entreprise, hormis le risque lié à une infraction aux droits humains :

- Le groupe SNCF peut être la cible de cyberattaques en tant que grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel
- Le risque induit par la dégradation du climat social est lié à la dépendance du Groupe à l'égard de ses effectifs, les métiers opérationnels étant indispensables à la continuité de l'activité et la réalisation du plan de transport en sécurité (ex. : conducteurs / chauffeurs, chefs de bord, aiguilleurs, techniciens de maintenance...).

L'ensemble du personnel de l'entreprise pouvant être affectés matériellement est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2.

Les personnels de l'entreprise susceptibles d'être concernés par des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

- Sur les enjeux de sécurité : personnel intervenant dans les emprises ferroviaires et sites de production (ex. : en gare, entrepôts de stockage / distribution), personnel roulant, personnel exposé à des substances dangereuses (ex. : produits chimiques, amiante), personnel évoluant au sein d'environnements industriels (ex. : ateliers de maintenance, chantiers)
- Sur les enjeux de cybersécurité : tout le personnel de l'entreprise
- Sur les enjeux de discrimination : toute personne présentant une caractéristique particulière s'inscrivant parmi les « motifs de discrimination prohibés » (cf. critères listés sans l'article L. 1132-1 du code du travail) tels que son origine, son sexe, ses mœurs, son orientation sexuelle, son identité de genre, sa situation de famille ou sa grossesse, ses caractéristiques génétiques, la particulière vulnérabilité résultant de sa situation économique, son appartenance ou sa non-appartenance, vraie ou supposée, à une ethnie, une nation ou une

prétendue race, ses opinions politiques, ses activités syndicales ou mutualistes. Différentes populations peuvent être concernées au sein de l'entreprise, c'est notamment le cas des femmes et des personnes en situation de handicap.

- Sur les enjeux de droits humains : la question des droits humains pour le personnel de l'entreprise est matérielle sur les thématiques abordées ci-dessus, et ainsi auprès des populations déjà citées (cf. enjeux de santé et sécurité au travail, de harcèlement moral et sexuel, de droits des personnes en situation de handicap ou de protection des données personnelles).

Les personnels pouvant être affectés négativement sur les thèmes listés ci-dessus peuvent être salariés, travailleurs indépendants ou intérimaires.

Les activités donnant lieu à l'impact positif matériel identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité, « Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences » sont les activités ferroviaires composées de SA SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, activités situées principalement en France. C'est au sein de ce périmètre que l'impact cité plus haut est identifié comme matériel. Il concerne spécifiquement les salariés.

Parmi les impacts négatifs important, aucun n'est lié à la mise en œuvre de plans de transition. La mise en œuvre du plan de transition introduit en revanche le nécessaire développement des compétences via de nouveaux gestes métiers (ex. : écoconduite et écostationnement) ou l'évolution de métiers (ex. : conduite d'engins à moteurs électriques plutôt que thermiques et maintenance de batteries).

Pour le personnel de l'entreprise, il n'existe pas de risque estimé « non négligeable » de travail forcé ou de travail obligatoire. La probabilité d'occurrence est plus prégnante pour les travailleurs de la chaîne de valeur [cf. Exigences

de publication supplémentaires des ESRS sectorielles ;
Travailleurs de la chaîne de valeur]

Pour le personnel de l'entreprise, il n'existe pas de risque estimé « non négligeable » de travail des enfants. La probabilité d'occurrence est plus prégnante pour les travailleurs de la chaîne de valeur [cf. Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles ; Travailleurs de la chaîne de valeur].

Pour garantir la prise en compte de l'ensemble du personnel susceptible d'être négativement affecté, et notamment l'exposition de personnels présentant certaines caractéristiques, travaillant dans certains contextes ou exerçant certaines activités, l'entreprise a procédé comme suit :

– Appui sur le plan de vigilance, comme source essentielle à la détermination des impacts, risques et opportunités, et leur caractérisation

– Mobilisation des experts, équipes pilotant la mise en œuvre des politiques SST et RH par exemple, auprès des populations les plus vulnérables et à risque, pour caractériser les impacts, risques et opportunités et les évaluer

– Prise en compte des populations à risques quels que soient leur activité, profil, localisation, type de contrat :

- Prise en compte de toutes activités du Groupe et environnements de travail (ex. : environnement industriel)
- Prise en compte du profil du personnel (ex. : sexe, origine ethnique, nationalité, religion, handicap, orientation sexuelle, âge)
- Prise en compte de toutes les zones dans lesquelles le Groupe opère (ex. : pays à risque)
- Prise en compte du type de contrat (ex. : permanent / temporaire).

Les risques matériels pour l'entreprise découlent soit d'impacts négatifs sur tout ou partie du personnel de l'entreprise soit d'une dépendance à l'égard de celui-ci :

– Le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble du personnel de l'entreprise, le vol de données personnelles pouvant concerner l'ensemble des effectifs.

– Le risque induit par le non-respect des réglementations liées aux droits humains découle d'impacts négatifs pouvant affecter certains groupes spécifiques (cf. droits des personnes en situation de handicap, harcèlement moral et sexuel).

– Le risque induit par un climat social dégradé découle d'une dépendance à l'égard des équipes opérationnelles indispensables à la continuité de l'activité et à la réalisation du plan de transport en sécurité (ex. : conducteurs / chauffeurs, chefs de bord, aiguilleurs, techniciens de maintenance...)

Travailleurs de la chaîne de valeur S2-SBM3

La typologie des travailleurs de la chaîne de valeur : comme précisé plus bas, le terme « travailleurs de la chaîne de valeur » correspond aux prestataires auprès de qui certaines missions sont sous-traitées, les fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les entreprises intervenant en aval des activités de l'entreprise.

Le cadre normatif relatif au prêt illicite de main d'œuvre : en France, la loi encadre les pratiques de prêt illicite de main d'œuvre (L8241-1 du Code du Travail : « Toute opération à but lucratif ayant pour objet exclusif le prêt de main-d'œuvre est interdite »), aussi il n'est pas permis à l'entreprise commanditaire de s'immiscer dans le management direct des salariés prestataires, pour lesquels l'entreprise doit néanmoins être en capacité d'alerter le prestataire en cas de manquement de sa part vis à vis de son propre personnel présent dans les emprises de l'entreprise. Néanmoins, dès lors qu'il est question de sécurité, le groupe SNCF est davantage en responsabilité dans le cadre de la coactivité (activités simultanées ou successives de plusieurs entreprises sur un même site) et de la sous-traitance.

Une partie des impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité résultent de la stratégie ou du modèle d'entreprise du groupe SNCF. C'est le cas des impacts liés aux droits humains, compte-tenu des nombreux prestataires et fournisseurs auxquels le Groupe a recours :

– Des risques sur les droits humains peuvent être soulevés dans le cadre de prestations sous-traitées.

– Le Groupe opère ou s'approvisionne dans certains pays considérés à risques au regard du devoir de vigilance (cf. indice ESG de la Risk Watch Initiative de Global Risk Profile (indice appréhendant les thématiques environnementales, droits humains et santé / sécurité utilisé pour établir un score par pays et le classement associé).

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

Concernant l'impact ci-dessus relatif aux droits humains, il correspond à un impact inhérent à certaines activités ou zones géographiques particulièrement à risques. Il n'est pas exclu que la probabilité d'occurrence de cet impact puisse s'accroître avec la transition vers des activités plus écologiques (ex : déploiement des matériels roulants à batteries, installations de panneaux solaires dans le cadre de SNCF Renouvelables). Certains types de véhicules électriques tels que les cars électriques requis par les Autorités organisatrices de la Mobilité et la plupart des batteries des véhicules électriques, ne sont actuellement produits que dans des usines de certains pays pour lesquels il existe des doutes concernant les conditions de

travail. En l'état actuel du marché, le Groupe est dépendant de ces chaînes d'approvisionnement.

Les autres impacts négatifs matériels ont davantage trait au secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (ex. : enjeu de sécurité pour les entreprises industrielles) ou à des pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises délivrant un service essentiel sont

exposées (ex. : impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles) :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

L'impact positif matériel identifié est en revanche issu de la stratégie et du modèle de l'entreprise. Le Groupe ayant recours à un nombre important de fournisseurs et de sous-traitants, le choix de les accompagner dans une démarche d'amélioration continue pour prendre en compte

les sujets de droits humains dans leurs propres activités relève d'un choix de l'entreprise qu'elle porte dans sa stratégie et met en œuvre dans ses politiques (ex. : intégration de clauses d'audits sociaux dans les contrats) :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, sur les travailleurs de la chaîne de valeur, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise en œuvre à travers les politiques qu'il adopte et que chacune des sociétés décline sur son périmètre :

– Politique Sécurité, notamment Sécurité ferroviaire, SST (Santé et Sécurité au travail), et cybersécurité (ex. : Tous partenaires en sécurité conçu à destination des prestataires)

– Politique sur les Droits humains et leur respect au sein de l'entreprise

– Politiques Achats et politiques en faveur du développement des territoires

Les risques liés aux travailleurs de la chaîne de valeur sont effectivement liés au modèle économique de l'entreprise :

– Le Groupe ayant recours à de nombreux prestataires et fournisseurs, des risques sur les droits humains peuvent être soulevés dans le cadre de prestations sous-traitées et dans le cadre de ses opérations (services de transport et logistique) et de son approvisionnement (ex. : batteries pour les matériels électriques) dans des pays considérés à risques au regard du devoir de vigilance.

Description :

- Violations aux droits humains via les relations avec les fournisseurs et prestataires du Groupe pouvant conduire à des surcoûts liés au non-respect des obligations légales ou affecter la réputation du Groupe (y compris pour les violations suspectées)
- Réparations des préjudices subis (ex. : loi sur le devoir de vigilance)

– Le groupe SNCF peut être la cible de cyberattaques en tant que grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel

Description :

Conséquences de cyberattaques sur l'intégrité de l'entreprise et son activité :

- Indisponibilité totale ou partielle des systèmes d'information et des systèmes industriels
- Perte d'intégrité des données, fuite ou vol données sensibles
- Coûts liés à la gestion de crise

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

Les informations publiées au titre de l'ESRS 2 portent essentiellement sur les fournisseurs de rang 1 et sur les sous-traitants.

Les outils mis en place et déployés progressivement dans le cadre du plan de vigilance visent à mieux détecter et à

circonscrire les risques liés aux fournisseurs directs mais aussi en amont dans les chaînes d'approvisionnement.

Les travailleurs de la chaîne de valeur susceptibles d'être concernés par des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

– Sur les enjeux de sécurité : travailleurs intervenant dans les emprises ferroviaires et sites de production dans le cadre de travaux ou de prestations de services (ex. : en gare, entrepôts de stockage / distribution), travailleurs intervenant dans le transport routier, travailleurs exposés à des substances dangereuses (ex. : produits chimiques, amiante), travailleurs évoluant au sein d'environnements industriels (ex. : usines, chantiers).

– Sur les enjeux de droits humains : la question des droits humains est davantage prégnante

- Pour les prestataires de main d'œuvre, en particulier de main d'œuvre peu qualifiée (ex. : BTP, transport routier, logistique, manutention, nettoyage, gardiennage...)
- Auprès des prestataires et fournisseurs implantés dans les pays considérés à risque au regard du devoir de vigilance

– Sur les enjeux de cybersécurité : le personnel de tous les fournisseurs et sous-traitants

Concernant les travailleurs de la chaîne de valeur susceptibles d'être concernés par des impacts négatifs matériels, il peut s'agir de travailleurs prestataires, c'est-à-dire travaillant sur le site de l'entreprise sans faire partie de son personnel, notamment pour les impacts relevant d'enjeux de Sécurité (ex. : chantiers) et de droits humains (ex. : nettoyage, gardiennage, chantiers).

Il peut s'agir de travailleurs de la chaîne de valeur amont, notamment au sein de fournisseurs au-delà du rang 1 (ex. : extraction de métaux rares nécessaires à la fabrication de composants d'infrastructures ferroviaires et de matériels roulants).

Il peut également s'agir de travailleurs de la chaîne de valeur aval (ex. : démantèlement des actifs en fin de vie).

Les cas dans lesquels il pourrait s'agir de travailleurs participant aux activités d'une coentreprise ne sont pas significatifs.

Malgré les efforts permanents du Groupe et de sa politique d'amélioration continue, il ne peut pas être exclu, dans certains pays dans lesquels le Groupe opère ou auprès desquels il s'approvisionne, qu'il y ait des atteintes aux libertés fondamentales envers de travailleurs particulièrement exposés à des impacts négatifs (ex. : syndicalistes, travailleurs migrants, femmes ou jeunes travailleurs).

Le plan de vigilance fait état de la cartographie des risques par pays du Groupe (indice « ESG ») [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Droits humains et libertés fondamentales].

La SNCF, par ses pratiques d'achat, contribue à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants :

– À travers la mise en place de clauses ad-hoc dans les contrats, transverses à tous les contrats ou spécifiques selon l'objet des contrats :

- Ces dispositions ont vocation à engager activement les fournisseurs et prestataires dans la mise en œuvre de plans d'action d'amélioration continue en matière de durabilité ;
- Elles traduisent la prise en compte des exigences RSE accrues des réglementations (loi climat résilience, loi anti-gaspillage pour une économie circulaire, plan de sobriété énergétique, loi industrie verte), ainsi que celles des consommateurs et des donneurs d'ordres publics.
- Elles peuvent porter sur le développement des compétences du fournisseur ou prestataire, en lien avec

l'objet du marché, notamment en ce qui concerne la maîtrise des langues : langues étrangères sur trajets internationaux dans le cas du service de restauration à bord, mais aussi et surtout langue française pour la bonne compréhension des procédures de sécurité (ex. : avitaillement des trains, marchés de propreté, travaux).

Exemples : Clauses sur le respect des normes internationales, clauses sur le devoir de vigilance, clauses sur la lutte contre la corruption, clauses environnementales, clauses sur la performance extra-financière.

– À travers le recours à des fournisseurs et prestataires PME locales, de l'économie sociale et solidaire et du secteur protégé (en achats directs aux secteurs de l'insertion et du handicap ou via les clauses d'insertion)

– À travers la mise en place d'un partenariat avec Bpifrance pour accompagner les fournisseurs SNCF dans leur transition énergétique et écologique. Signé en novembre 2023, il répond à la priorité donnée par la SNCF de décarboner ses achats. L'expertise de Bpifrance permet en effet à la SNCF d'accompagner ses fournisseurs pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre grâce à un dispositif dédié. Ce dernier intègre la sensibilisation à la transition écologique et des programmes adaptés de mesure et de réduction de l'empreinte carbone ou encore d'écoconception.

Zoom GEODIS

GEODIS intègre des critères RSE dans les processus achats et les appels d'offres sur l'ensemble de son périmètre.

– Les fournisseurs et sous-traitants transverses, nationaux et locaux sont sélectionnés par les directions achats au sein du Groupe sur un ensemble de critères économiques, qualité, sécurité, RSE et éthique des affaires. Les critères RSE sont les suivants :

– Environnement : analyse de la consommation d'énergie, des émissions de CO₂e, des déchets générés, de la pollution locale, des boucles de réemploi et de recyclage ;

– Social : développement des partenariats avec les entreprises adaptées ;

– Éthique des affaires et conformité : s'appuyer sur la cartographie des risques achats responsables pour chaque catégorie de produits ou services pour les fournisseurs soumis aux appels d'offres.

Dans le pilotage de ses politiques Achats responsables, le groupe SNCF évalue ses fournisseurs à l'aide d'un outil tiers lui permettant d'établir des cartographies de risques par pays, par secteurs d'activité et par famille d'achats [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques].

Les risques matériels pour l'entreprise découlent soit d'impacts négatifs sur les travailleurs de la chaîne de valeur, soit d'une dépendance à l'égard de ceux-ci :

– Le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble des travailleurs de la chaîne de valeur.

– Le risque induit par le non-respect des réglementations et textes internationaux relatifs aux droits humains découle d'impacts négatifs pouvant affecter certains groupes spécifiques (cf. sous-traitants de fournisseurs de rang 1 pour des prestations de main d'œuvre, et prestataires et fournisseurs implantés dans les pays considérés à risque au regard du devoir de vigilance).

Communautés affectées – S3-SBM3

La typologie des communautés affectées : le terme « communautés affectées » correspond aux communautés locales à proximité des infrastructures ferroviaires du groupe SNCF, c'est-à-dire les riverains.

Les impacts négatifs matériels sur les communautés affectées identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité ne résultent pas de la stratégie ou du modèle

d'entreprise du groupe SNCF. Ils ont davantage trait au secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (ex. : enjeu de sécurité pour les entreprises industrielles) ou à des pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises sont exposées délivrant un service essentiel (ex. : impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles du personnel de l'entreprise) :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Impacts sur les communautés	Impact négatif	• Dommages environnementaux et sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, sur les communautés affectées, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise en œuvre à travers les politiques qu'il adopte et que chacune des sociétés décline sur son périmètre : politique Sécurité, notamment Sécurité ferroviaire, et cybersécurité, politique sur la gestion du bruit et des nuisances à proximité des projets ferroviaires.

Le risque lié aux communautés affectées est effectivement lié au modèle économique de l'entreprise : le Groupe peut être la cible de cyberattaques en tant que

grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel.

Conséquences de cyberattaques sur l'intégrité de l'entreprise et son activité :

- Indisponibilité totale ou partielle des systèmes d'information et des systèmes industriels
- Perte d'intégrité des données, fuite ou vol données sensibles
- Coûts liés à la gestion de crise.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise

L'ensemble des communautés affectées sur lesquelles l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts matériels est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2 (cf. communautés locales à proximité des infrastructures ferroviaires du groupe SNCF, c'est-à-dire les riverains et leurs représentants).

Les communautés affectées susceptibles d'être concernées par des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

- Sur les enjeux de sécurité : riverains se déplaçant à proximité des infrastructures ferroviaires (ex. : passages à niveau) ou au sein des emprises ferroviaires. Il est à noter que les accidents graves sont dus pour l'essentiel à des mauvais comportements de circulation routière, ou à des intrusions non autorisées, sur les passages à niveau ou en ligne.
 - Sur les enjeux associés aux dommages liés aux projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations) : riverains vivant à proximité des projets ou infrastructures ferroviaires.
 - Sur les enjeux de cybersécurité : riverains dont les données personnelles sont collectées, principalement relatives à leurs logements ou leur situation personnelle.
- Concernant les communautés affectées susceptibles d'être concernées par des impacts négatifs matériels, il

peut s'agir de communautés vivant ou travaillant à proximité des sites d'exploitation, tels que les technicentres, les gares, et les voies ferrées. En particulier, SNCF Réseau traverse 9 700 communes avec ses 28 000 kilomètres de lignes, et doit donc tenir compte des riverains affectés par les travaux et l'exploitation sur le réseau. Ces derniers peuvent entraîner des nuisances (ex. : bruit, poussières, déviations routières) et peut modifier le mode de vie des riverains concernés (ex. : contrainte de déménagement, vente des propriétés à des prix dévalués, perte de source de revenus).

Il ne s'agit pas de communautés se trouvant le long de la chaîne de valeur de l'entreprise, de communautés se trouvant à l'une des extrémités ou aux deux extrémités de la chaîne de valeur, de communautés de peuples autochtones.

L'analyse de double matérialité ne fait pas émerger d'impact positif matériel. Les impacts positifs matériels pour les acteurs économiques locaux et pour les clients sont décrits dans les chapitres Travailleurs de la chaîne de valeur (S2) et Consommateurs finaux (S4).

La typologie des communautés susceptibles d'être affectées sont décrites plus haut. Le groupe SNCF n'a pas conduit d'étude spécifique pour déterminer si des personnes présentant des caractéristiques particulières pouvaient être affectées (ex. : handicap). Il peut être

amené à identifier des cas particuliers dans le cadre de la concertation et de la mise en place de mesures correctives. Néanmoins, ces cas ne sont pas significatifs.

Dans le cadre de la concertation et de la mise en place de mesures correctives, le groupe SNCF peut être amené à déterminer si des personnes présentant des caractéristiques particulières peuvent être affectées (ex. : handicap). Néanmoins, ces cas ne sont pas significatifs.

Les risques matériels pour l'entreprise découlent d'impacts négatifs sur tout ou partie des communautés affectées : le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter les riverains dont les données personnelles sont collectées par l'entreprise dans le cadre de travaux de concertation préalable aux projets ferroviaires ou à l'occasion des études d'impact sur les logements de riverains situés à proximité.

Consommateurs et utilisateurs finaux – S4-SBM3

Les enjeux de durabilité liés aux clients finaux de l'entreprise identifiés comme matériels peuvent être regroupés selon les thèmes suivants :

– Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique)

– Sécurité des voyageurs

– Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)

– Disponibilité du service.

L'essentiel des impacts affectant les clients finaux ne résultent pas de la stratégie et du modèle économique de l'entreprise mais ont davantage trait au secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (ex. : enjeu de sécurité pour les voyageurs) ou à des pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises délivrant un service essentiel sont exposées (ex. : impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles des clients collectées dans le cadre de son activité de distribution via SNCF Connect).

– Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique)

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie	

Sécurité des voyageurs

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irréversibles sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires	/

Exemple : par la nature de son offre de transport collectif, le Groupe contribue à la sécurité des transports, l'accidentologie étant plus faible que celle des voitures individuelles.

Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

Disponibilité du service

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale	
Santé & sécurité	Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale	

En revanche, l'impact positif « Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires » est partiellement issu de la stratégie et du modèle de l'entreprise : par sa présence dans les territoires, le Groupe propose un service de mobilité de proximité (notamment TER, Transilien, Keolis). Le choix de déployer des solutions et actions pour irriguer les territoires ruraux

et accompagner les personnes en fragilité pour lesquelles l'absence de mobilité est un frein à l'emploi, à l'accès à la santé, ou encore aux loisirs, relève lui d'une décision d'entreprise (ex. : solutions de mobilité légère, ateliers d'apprentissage à la mobilité).

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, affectant les clients finaux, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise en œuvre à travers les politiques qu'elle adopte et que chacune des sociétés décline sur son périmètre, notamment :

- Politique Accessibilité
- Politique d'Adaptation au changement climatique
- Politique Sécurité, notamment Sécurité ferroviaire et cybersécurité

Le risque de cyberattaques est effectivement lié au modèle économique de l'entreprise : le Groupe peut être la cible de cyberattaques en tant que grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel. Ce n'est pas le cas du risque lié au manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

L'ensemble des clients pouvant être affecté matériellement sont inclus dans le périmètre des informations fourni au titre de l'ESRS 2. Ces informations portent sur :

- Les clients utilisant les services de réservation en ligne (SNCF Connect) ;
- Les clients voyageurs empruntant les services de transport de SNCF Voyageurs et Keolis ;
- Les visiteurs ou voyageurs fréquentant les espaces en gares.

Les clients susceptibles d'être concernés par des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

- Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique) :
 - Personnes en situation de handicap et à mobilité réduite (ex. : personnes âgées, femmes enceintes) ;
 - Personnes vulnérables pour lesquelles le coût du voyage peut être un obstacle ;
- Sécurité des voyageurs (transport de voyageurs et cas de cyberattaques sur le système d'exploitation) : tous les clients empruntant les services de transport proposés par le Groupe ;
- Cybersécurité (données personnelles) : tous les clients dont les données personnelles sont utilisées, principalement dans le cadre de la distribution des titres de transports ;
- Disponibilité du service : tous les clients ayant prévu un déplacement dans le cas d'une suspension temporaire du service, quelles qu'en soient les causes.

Les clients susceptibles d'être concernés par des impacts matériels positifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

- Sécurité des voyageurs : tous les clients empruntant les services de transport proposés par le groupe SNCF, les transports collectifs étant plus sûrs ;
 - Disponibilité du service : clients résidant en territoire rural et personnes en fragilité pour lesquelles un accès à la mobilité partagée est une aide pour l'accès à l'emploi, aux services de santé, ou encore aux loisirs.
- Concernant les clients susceptibles d'être concernés par des impacts négatifs matériels :
- Il ne s'agit pas de produits intrinsèquement nocifs pour les personnes et/ou augmentant les risques de maladies chroniques ;
 - Il peut s'agir de clients utilisant des services susceptibles d'avoir un impact négatif sur leurs droits à la protection des données à caractère personnel les concernant (cf. données utilisées dans le cadre de la vente de titres de transports) ;
 - Il ne s'agit pas de clients ayant besoin d'informations précises et accessibles sur les produits et les services afin de ne pas utiliser lesdits produits ou services de manière potentiellement dommageable ;
 - Il ne s'agit pas de clients étant particulièrement exposés à des impacts sur la santé ou la vie privée ou aux impacts de stratégies de marketing et de vente, tels que les enfants ou les personnes financièrement vulnérables.

Les activités donnant lieu aux impacts positifs matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité, « Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique » et « Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires », concernent l'ensemble des clients empruntant les services de mobilité proposés par SNCF Voyageurs (France et connexions en

Europe), avec le soutien du gestionnaire d'infrastructure, et Keolis (France et international) :

- Dans le premier cas, parce qu'elles proposent des services de transport collectifs, moyens de transport sûrs et sains ;
- Dans le second cas, parce qu'elles sont présentes dans les territoires et proposent un service de mobilité en proximité, au service de la mobilité quotidienne (ex. : accès à l'emploi ou à l'éducation, aux services essentiels comme les services de santé, aux loisirs) et ainsi de la cohésion sociale, notamment pour les personnes disposant d'alternatives de transports souvent limitées ;
- Dans les deux cas, parce que le Groupe travaille à rendre accessibles les services de mobilités partagées aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

Pour garantir la prise en compte de l'ensemble des clients susceptibles d'être négativement affectés et notamment l'exposition des clients présentant certaines caractéristiques, l'entreprise a procédé comme suit :

- Mobilisation des experts, équipes pilotant la mise en œuvre des politiques dont l'action est centrée sur le service aux clients, par exemple les politiques d'accessibilité, pour caractériser les impacts, risques et opportunités et les évaluer
- Appui sur le plan de vigilance, comme source essentielle à la détermination des impacts et risques d'atteinte graves aux droits humains, et leur caractérisation
 - Prise en compte des populations à risques, quels que soit l'activité du Groupe, la localisation du service, et le profil des populations :
 - Prise en compte de toutes les activités ayant un impact sur les clients voyageurs ou visiteurs (ex. : transport et espaces de gares) ;
 - Prise en compte des vulnérabilités liées à une situation de handicap moteur, sensoriel, cognitif, mental ou psychique ;
 - Prise en compte des vulnérabilités liées à la capacité de déplacement (ex. : cas des personnes à mobilité réduite telles que les personnes âgées ou les femmes enceintes, cas des personnes rencontrant des difficultés à s'orienter et utiliser les services de transport en toute autonomie) ;
 - Prise en compte des vulnérabilités économiques (ex. : accessibilité pour les personnes en situation de précarité ou les familles) ;
 - Prise en compte des différentes zones géographique (ex. : en France et à l'international, en milieu urbain, péri-urbain ou rural).

Les risques matériels pour l'entreprise découlent d'impacts négatifs sur tout ou partie de ses clients :

- Le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble des clients dont les données personnelles sont communiquées à l'entreprise, principalement dans le cadre de la distribution des titres de transports (service SNCF Connect) ;
- Le risque induit par un manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe découle d'impacts négatifs pouvant affecter les clients en situation de handicap (moteur, sensoriel, cognitif, mental ou psychique) ou à mobilité réduite et personnes vulnérables pour lesquelles le coût du voyage peut être un obstacle.

1.4 GESTION DES IMPACTS, RISQUES ET OPPORTUNITÉS

1.4.1 Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels - IRO-1

1.4.1.1 Méthodes et hypothèses

La procédure visant à identifier, évaluer, classer par ordre de priorité et surveiller les impacts, réels et potentiels, de l'entreprise sur la population et l'environnement s'est appuyée d'une part sur des informations déjà disponibles au sein de l'entreprise, et d'autre part sur une analyse complémentaire propre au nouveau cadre de travail induit par le déploiement de la CSRD.

Méthodologie d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités

La démarche a été conduite en plusieurs étapes :

- Étape 1 : Identification des enjeux ESG du groupe SNCF à partir de ressources existantes au sein de l'entreprise, de référentiels internationaux, et des prescriptions indiquées dans la norme.

Référentiels mobilisés :

- SASB
- GRI
- TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures)
- SBTi & SBTN
- ICRC (International Committee of the Red Cross)
- Ellen MacArthur Foundation (Circular Economy)
- UN Guiding Principles on Business & Human Rights
- IPCC reports (Intergovernmental Panel on Climate Change)
- Base de données ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure)

Analyse de matérialité simple réalisée en 2022	Cartographie des risques majeurs du Groupe actualisée en 2023	Cartographie des risques du Plan de vigilance de 2023	Principaux référentiels internationaux de reporting RSE	Relecture de cohérence des sous-sujets compris dans chacune des normes ESRS
Analyse basée sur un questionnaire adressé à 10 500 personnes (1 500 externes et 9 000 salariés) sur leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe et de la performance du Groupe sur ces enjeux	Cartographie actualisée chaque année, synthèse des risques les plus saillants pour le Groupe sur la base des risques majeurs de chaque société (exercice piloté par la direction du Management des risques Groupe)	Analyse des risques d'atteinte grave relatifs aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement sous l'angle des impacts résultant des activités de la société, de ses filiales, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie	Principaux référentiels internationaux de reporting RSE mobilisés : SASB, GRI, TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), SBTi & SBTN, UN Guiding Principles on Business & Human Rights, Base de données ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure)	Liste de « topics » répertoriés dans « AR.16 Appendice A de l'ESRS 1 - General Requirement : questions de durabilité à inclure dans l'évaluation de l'importance »
Cette matrice de matérialité a constitué le socle des travaux pour l'analyse de double matérialité à conduire dans le cadre de la mise en œuvre de la CSRD.	La cartographie des risques majeurs a permis de vérifier la cohérence des résultats de l'analyse de double matérialité et notamment l'évaluation enjeux	Cette cartographie a été exploitée pour : • Apporter des compléments sur les risques chez les sous-traitants et fournisseurs • Vérifier la prise en compte des risques d'atteinte grave	La prise en compte de ces référentiels a nourri un contrôle de cohérence, notamment sur l'évaluation de l'importance de certains sujets pour les entreprises de transport et de logistique	La relecture attentive des sous-thèmes et sous-sous thèmes a permis de s'assurer du respect de la conformité de l'exercice avec la liste des sujets listés dans la norme

– Étape 2 : Détermination et description des IRO à évaluer dans le cadre de l'analyse de double matérialité pour contextualiser les IRO dans les activités du Groupe, sur toute la chaîne de valeur et évaluer leur pertinence et impact potentiel.

– Étape 3 : Définition des outils d'évaluation des IRO et cotation de chaque IRO (échelles de cotation, exemples et illustrations sur certains IRO type...)

– Étape 4 : Consolidation de l'évaluation et de la priorisation des IRO avec la mobilisation des sociétés du Groupe et validation de la matrice de double matérialité selon le cycle de gouvernance établi [Cf. Processus de validation de l'analyse de double matérialité]

– Étape 5 : Revue des travaux par le collège des Commissaires aux comptes.

L'analyse de double matérialité a été pilotée par la direction RSE Groupe, en étroite collaboration avec la direction Finances Groupe et la direction du Management des risques pour consolider l'approche et les méthodes employées.

La définition des IRO et leur évaluation a été réalisée avec la mobilisation des experts thématiques référents sur chacun des sujets évalués.

Les travaux ont été documentés pour assurer la traçabilité et le suivi dans le temps de l'ensemble du processus.

Hypothèses appliquées dans le processus d'analyse de double matérialité

Différents outils et hypothèses ont été utilisés pour évaluer chacun des IRO :

– Description de chaque IRO précisant de manière détaillée les situations que chaque IRO peut ou pourrait recouvrir pour illustrer et traduire clairement les impacts, risques et opportunités évaluées. Pour identifier et évaluer les IRO réels et potentiels, chacun a été décrit à partir de scénarios connus et déjà vécus par l'entreprise (ex. : événements climatiques chroniques, absentéisme) et sur des hypothèses macro-économiques (ex. : rupture

d'approvisionnement en énergie et plus largement en matières premières).

– Définition d'échelles de cotation permettant d'instituer des références communes à l'ensemble des sociétés et contribuant à la hiérarchisation des IRO

– Évaluation des IRO en mobilisant différentes références:

- Données de l'entreprise, internes ou publiques permettant de baser l'évaluation sur les réalités connues par le Groupe : données d'activité, données RH, données financières, données de production, diagnostics et études internes...
- Expertises des référents thématiques au sein de l'entreprise sur les sujets ESG
- Données issues du cadre normatif (ex. : code de commerce notamment en matière du respect de la concurrence, code de l'environnement, code pénal...), notamment pour estimer le montant de sanctions ou de pénalités
- Veille informationnelle sur des situations similaires rencontrées par de grandes entreprises
- Données issues d'études réalisées par des entreprises ou institutions de référence, sectorielles ou non (ex. : comité économique et social européen).

1.4.1.2 Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe

Vision globale

La procédure visant à identifier, évaluer, classer par ordre de priorité et surveiller les impacts, réels et potentiels, de l'entreprise sur la population et l'environnement s'est appuyée d'une part sur des informations déjà disponibles au sein de l'entreprise, et d'autre part sur une analyse complémentaire propre au nouveau cadre de travail induit par le déploiement de la CSRD.

La direction RSE Groupe a piloté la démarche d'analyse de double matérialité en étroite collaboration avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe.

Les différentes étapes ayant permis d'identifier, d'évaluer et de classer par ordre de priorité les impacts

Les travaux d'identification, d'évaluation et de classement par ordre de priorité des IRO ont concerné concomitamment les impacts, les risques et les opportunités.

– Étape 1 : Identification des enjeux ESG du Groupe, étape préliminaire à l'identification des impacts, risques et opportunités. L'identification des enjeux ESG du Groupe pour réaliser une analyse de double matérialité repose sur une démarche pragmatique qui capitalise sur l'existant. Les informations qui nourrissent régulièrement la démarche RSE du Groupe ont alimenté les travaux :

- La cartographie des risques du Plan de vigilance de 2023 (loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre).
- La matrice de matérialité simple réalisée en 2022 et publiée dans la DPEF 2023 (basée sur un questionnaire en ligne ayant collecté les réponses de 10 500 personnes parmi les parties prenantes du Groupe - salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, etc.- réparties en 1 500 externes et 9 000 salariés)
- La cartographie des risques majeurs du Groupe actualisée en 2023
- Les principaux référentiels internationaux de reporting RSE : GRI, ISO 26000
- La liste des sujets et sous-sujets figurant dans la norme

NB : l'identification des impacts a été fortement alimentée par le plan de vigilance.

– Étape 2 : Déclinaison des enjeux ESG pour identifier les « IRO », à évaluer selon les principes de la CSRD

- Les enjeux ESG ont été déclinés en « IRO », et notamment en impacts positifs et négatifs, significatifs pour le Groupe. Pour en faciliter leur appréhension, les IRO ont été regroupés en « aires d'IRO », ou « enjeux » thématiques (ex. : Stratégie d'adaptation au changement climatique, Droits humains dans la chaîne de valeur...).
- Chacun de ces IRO a fait l'objet d'une description contextualisant les situations pour l'entreprise. La description des IRO et des scénarios à évaluer a très largement mobilisé les directions fonctionnelles de l'entreprise ainsi que la direction en charge du management des risques. Le choix a été fait de s'appuyer pour cette étape sur les directions fonctionnelles du Groupe (exemples : direction RSE, direction des Achats, direction des Ressources Humaines) qui regroupent les expertises transverses et disposent d'une vision de l'ensemble de l'entreprise.

– Étape 3 : Définition des outils d'évaluation des IRO et cotation de chaque IRO

- Les « IRO » ont été évalués selon des échelles de cotations élaborées avec l'ensemble des entités contributrices (direction Finances, direction RSE, direction de l'Éthique...).
- L'évaluation des IRO s'est appuyée sur des données internes à l'entreprise (données d'activité, données financières...) ou externes (études sectorielles, référentiels internationaux...)

– Étape 4 : Consolidation de l'évaluation et de la priorisation des IRO

- Les instances de gouvernance de l'entreprise ont été impliquées dès janvier 2024 dans l'analyse de double matérialité, marqueur de son engagement sur les

questions de durabilité et l'exercice de reporting associé. Les premières restitutions aux comités exécutifs du Groupe et de chaque société ont eu lieu début 2024.

- Le premier semestre 2024 a par la suite permis de consolider l'analyse sur la base d'un enrichissement par chaque société et par un travail de mise en cohérence pour aboutir à une vision partagée des résultats de l'analyse.
- L'analyse de double matérialité a été enrichie du regard des parties prenantes externes représentées par le comité consultatif des Parties Prenantes (CPP) et des parties prenantes internes, notamment via une consultation en instance commune, instance consultative commune à toutes les sociétés du Groupe.

Le suivi et la surveillance sont réalisés à travers différents dispositifs

– Suivi et surveillance des impacts ESG

- Pilotage du plan de vigilance : la mise en œuvre du devoir de vigilance est un levier essentiel du pilotage des impacts ESG [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité]
- Pilotage des risques majeurs : la cartographie des risques majeurs du Groupe intégrant des risques d'atteintes portées à la société ou à l'environnement, le pilotage des risques majeurs constitue un levier important du pilotage des impacts ESG. [cf. La gestion des risques et les dispositifs de contrôle sont décrits Rapport de gestion ; Le management des risques du Groupe SNCF].
- Pilotage de la relation avec les fournisseurs : par la mise en œuvre de sa politique d'achats responsables (ex. : cartographie des risques RSE Fournisseurs, dispositif d'évaluation des tiers...)

– Revue et actualisation de l'analyse de double matérialité

- La revue de l'analyse sera réalisée annuellement pour confirmer la pertinence et la justesse de l'analyse, notamment en fonction d'éventuels événements significatifs survenus dans l'année écoulée ou de changement de circonstances susceptibles de modifier les résultats de l'analyse de matérialité (ex. : changements dans les activités ou la structure de l'entreprise ou de la chaîne de valeur). La revue annuelle permettra d'intégrer les compléments d'information ou de consultation sur des IRO existants et de prendre en compte les ajouts de nouveaux IRO survenus dans l'année écoulée.
- Une revue approfondie de l'analyse de matérialité sera réalisée environ tous les trois ans pour tenir compte de la vitesse des changements dans le monde actuel pour garantir la qualité et la pertinence de l'analyse.

– Dispositif de contrôle interne et d'audit interne sur les enjeux de durabilité

- Le dispositif de contrôle interne propre à la mise en œuvre de la CSRD sera déployé courant 2025, 2024 constituant l'année de déploiement de cette nouvelle norme et de ses nouvelles exigences. Néanmoins un dispositif spécifique sera conçu pour que les principes et missions du contrôle interne couvrent désormais ce nouvel exercice de reporting de durabilité.
- Les audits internes sont également un levier permettant de consolider le dispositif de suivi et de surveillance des impacts de l'entreprise sur la société et l'environnement et la mise de dispositifs de maîtrise associés.

Prise en compte des facteurs pouvant entraîner un risque accru d'impacts négatifs

L'analyse de double matérialité s'est attachée à considérer particulièrement les activités, relations d'affaires et zones géographiques entraînant un risque accru d'impacts négatifs sur la société et l'environnement :

– La réalisation d'une cartographie synthétique de la chaîne de valeur du groupe SNCF a permis de s'assurer de la prise en compte des étapes les plus génératrices d'impacts négatifs, issus des activités de l'entreprise ou de ses relations d'affaires [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Modèle économique et chaîne de valeur]

- La chaîne de valeur est déclinée pour les 3 grandes activités du groupe SNCF : transport de voyageurs, transport et marchandises et logistique, gestion des actifs
 - Pour chaque étape de la chaîne de valeur de ces activités, elle décrit les principales typologies des parties prenantes impliquées (fournisseurs de rang 1 et sous-traitants, clients, autres parties prenantes tels que le personnel de l'entreprise, les collectivités territoriales, la nature, les ONG...).
- La mobilisation du plan de vigilance a été clé :
- Il repose sur l'analyse des risques d'atteinte grave relatifs aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ainsi qu'à l'environnement sous l'angle des impacts résultant des activités de la société, de ses filiales, ainsi que des activités des prestataires ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie. Cette cartographie a donc été particulièrement exploitée pour apporter des compléments sur les risques chez les prestataires et fournisseurs et pour s'assurer de la prise en compte des risques d'atteinte grave.

Le plan de vigilance s'appuie sur une cartographie des pays considérés à risques au regard du devoir de vigilance, croisée avec les pays d'implantation du Groupe, sur la base de l'indice ESG de la Risk Watch Initiative de Global Risk Profile (indice appréhendant les thématiques environnementales, droits humains et santé / sécurité utilisé pour établir un score par pays et le classement associé). Le plan de vigilance couvre l'ensemble du Groupe et des travaux d'investigation sur les risques sont menés avec plus de détail sur certaines filiales exerçant dans des pays estimés à risques.

Prise en compte des activités du Groupe et de ses relations d'affaires

La prise en compte de la cartographie des risques d'atteinte grave du plan de vigilance dans la détermination des impacts a permis de constituer un socle de travail intégrant dès le départ une analyse des impacts issus des activités du groupe SNCF d'une part et les impacts provenant de ses relations d'affaires d'autre part. Par la suite, le passage en revue de chacune des étapes de la chaîne de valeur avec les contributeurs clés pour identifier les impacts, qu'ils relèvent des activités propres de l'entreprise ou qu'ils soient la conséquence de ses relations d'affaires :

- La formulation des IRO, leur description détaillée et leur cotation a mobilisé les directions référentes sur le sujet au sein de SNCF SA et disposant d'une vision Groupe (ex. : direction Éthique pour les IRO Gouvernance, direction Ressources Humaines pour les IRO Sociaux...)
- Les premiers résultats ont été soumis à l'analyse de chacune des sociétés du Groupe (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, Keolis, GEODIS,

Rail Logistics Europe) afin de s'assurer de la prise en compte de facteurs spécifiques pouvant varier d'une société à l'autre (ex. : activité, relations d'affaires, zones géographiques...). Les résultats consolidés tiennent compte de ce travail d'approfondissement.

– Le partage des résultats avec les parties prenantes, internes et externes, a également apporté un regard complémentaire qui est venu confirmer l'analyse réalisée par le Groupe.

Ces dispositifs ont été une source de travail essentielle à l'évaluation des impacts négatifs dans le cadre de l'analyse de double matérialité.

Consultation des parties prenantes

Le regard des parties prenantes affectées, internes à l'entreprise comme externes, a nourri les travaux d'analyse de double matérialité, via la prise en compte des résultats d'une consultation réalisée en 2022 (capitalisation de travaux existants), et via une consultation spécifiquement organisée courant 2024 pour le déploiement de la CSRD :

– Parties prenantes internes et externes via le l'analyse de matérialité conduite en 2022 : l'analyse de matérialité simple réalisée en 2022, qui a nourri l'identification des IRO évalué, est basée sur un questionnaire en ligne adressé à 10 500 personnes parmi les parties prenantes du Groupe (salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, ...) réparties en 1 500 externes et 9 000 salariés, pour exprimer leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe et de la performance du Groupe sur ces enjeux. Le questionnaire a été établi sur la base des principaux enjeux et référentiels RSE : ISO 26000, Pacte mondial des Nations unies, Objectifs de développement durable des Nations unies, Global Reporting Initiative (GRI).

– Parties prenantes internes via la mobilisation des organisations syndicales et des instances représentatives du personnel :

- GEODIS et Keolis, chacune des sociétés produisant un rapport de durabilité de manière volontaire, ont partagé les premiers travaux issus de leur propre analyse de double matérialité avec leur comité économique européen respectivement en novembre 2023 et en juillet 2024 ;
- Les résultats de l'analyse de double matérialité du groupe SNCF ont fait l'objet d'une consultation en instance commune, instance consultative commune à toutes les sociétés de la SNCF à l'automne 2024 ;
- Le Plan de vigilance, source mobilisée dans l'identification et l'évaluation des IRO, fait lui-même l'objet d'échanges annuels avec les organisations syndicales et le CEE (comité Économique Européen, comité transnational Groupe à l'échelle européenne) du groupe SNCF.

– Parties prenantes externes via l'administration d'un questionnaire et l'organisation d'un groupe de réflexion proposé aux membres du comité consultatif des Parties Prenantes (CPP) fin juin 2024 [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2 ; Dialogue avec les parties prenantes] :

- Les membres du comité des Parties prenantes ont été invités à évaluer l'impact de l'entreprise sur la société et l'environnement sur chacun des « enjeux » thématiques (ex. : Stratégie d'adaptation au changement climatique, droits humains dans la chaîne de valeur...). Cette démarche a été intégrée à la démarche de bilan du premier mandat CPP pour tirer parti de l'expertise de l'ensemble des membres du CPP et recueillir le retour

des personnes ne pouvant pas participer au groupe de réflexion, un questionnaire leur a été adressé en amont.

- Parmi les personnes présentes au groupe de réflexion peuvent être cités les acteurs suivants : représentant de l'association des Maires de France et des présidents d'intercommunalités (AMF) et d'UFC que Choisir, personnalités qualifiées mobilisées autour des questions de durabilité (personnalité issue de l'Institut du Développement Durable et des Relations Internationales (IDDR), disposant d'une expérience au Parlement européen, issue du monde universitaire...)

La consultation des parties prenantes internes comme externes est prévue pour la revue d'actualisation de l'analyse de double matérialité dans les années à venir.

Évaluation et priorisation des impacts en matière de durabilité

Afin d'évaluer les impacts, des échelles de cotations ont été élaborées pour guider la réflexion, standardiser l'approche et fiabiliser leur juste priorisation. Les échelles de cotation ont été élaborées avec les directions référentes sur le sujet, et harmonisées avec la direction du Management des risques :

– Échelle d'impact : définition d'échelles thématiques (Environnement, droits de l'Homme, SST), sur 4 niveaux, sur la base des bonnes pratiques de place pour évaluer la gravité (faible à très élevée), l'étendue (locale à internationale) et le caractère irréversible de l'impact (très facile à corriger à irréversible). Le choix a été fait de retenir la note la plus haute et non une moyenne pour éviter une minimisation d'impacts de l'entreprise. Pour les impacts liés aux droits humains, conformément à la norme, la sévérité de l'impact a primé sur la probabilité.

– Échelle de probabilité : définition d'une échelle permettant de rendre compte de la possible survenance des événements considérés (faible à très élevée). Conformément à la norme, dans le cas d'un impact négatif potentiel sur les droits de l'Homme, la sévérité de l'impact l'emporte sur sa probabilité. La même échelle de probabilité a été utilisée pour impacts, les risques et les opportunités.

– Le seuil de matérialité retenu est celui de 2,5 / 4 :

- Ce seuil a vocation à cibler les enjeux les plus importants, dans une logique de priorisation
- Ce seuil permet d'inclure tous les sujets de la sphère « Sociale »
- Ce seuil, au regard de la description de chaque IRO, induit la publication de la très grande majorité des exigences de publication

Une revue de cohérence a ensuite été réalisée pour s'assurer de la bonne hiérarchisation des impacts.

1.4.1.3 Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des risques et opportunités **Vision globale**

La procédure visant à identifier, évaluer, classer par ordre de priorité et surveiller les risques et opportunités qui ont ou pourraient avoir des impacts financiers s'est appuyée à la fois sur des informations déjà disponibles au sein de l'entreprise et sur une analyse complémentaire propre au nouveau cadre de travail induit par le déploiement de la CSRD.

La direction RSE Groupe a piloté la démarche d'analyse de double matérialité en étroite collaboration avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe.

Les différentes étapes ayant permis d'identifier, d'évaluer et de classer par ordre de priorité les risques et opportunités

Les travaux d'identification, d'évaluation et de classement par ordre de priorité des IRO ont concerné concomitamment les impacts, les risques et les opportunités. Ainsi les étapes décrites pour les impacts sont les mêmes que celles qui ont permis d'identifier, d'évaluer et de classer par ordre de priorité les risques et opportunités [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe]. Si pour les impacts, la mobilisation du plan de vigilance a été particulièrement importante, la cartographie des risques majeurs du Groupe l'a été pour les risques.

Pour chacun des risques et opportunités lorsque la disponibilité d'information le permettait, une estimation des incidences financières a été réalisée, sur la base d'hypothèses, pour évaluer leur ampleur possible. Cette estimation s'est appuyée sur des données de l'entreprise (ex. : données d'activité, données RH, données financières, données de production, diagnostics et études internes...), l'expertise de référents sur les sujets ESG au sein de l'entreprise, de la veille informationnelle sur des situations similaires rencontrées par de grandes entreprises, des données issues d'études réalisées par des entreprises ou institutions de référence...

Le suivi et la surveillance sont réalisés à travers différents dispositifs

De même, à l'image des dispositions décrites pour les impacts [cf. en Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe], le suivi et la surveillance des risques et opportunités s'appuient sur le pilotage des risques majeurs du Groupe [cf. Rapport de gestion ; Le management des risques du Groupe SNCF], la revue et l'actualisation de l'analyse de double matérialité et la mise en œuvre du dispositif de contrôle interne dédié à la CSRD (à venir courant 2025) et d'audit interne sur les enjeux de durabilité.

Évaluation et priorisation des risques et opportunités en matière de durabilité

Afin d'évaluer les risques et opportunités, des échelles de cotations ont été élaborées pour guider la réflexion, standardiser l'approche et fiabiliser leur juste priorisation :

– Échelle d'ampleur financière : définition conjointe d'une échelle financière spécifique, sur 4 niveaux, validée par la direction Finances du Groupe, établie selon la valeur de l'actif net économique du Groupe. Les niveaux de cotation de cette échelle sont exprimés en euros et en pourcentages de cette valeur du Groupe. Le champ d'analyse de la cotation financière prend en compte si besoin, le risque de réputation pour exprimer la matérialité du sujet pour le Groupe. Cette échelle est unique et est appliquée sur tous les risques et opportunités.

– Échelle de probabilité : définition d'une échelle permettant de rendre compte de la possible survenance des événements considérés (faible à très élevée). La même échelle de probabilité a été utilisée pour impacts, les risques et les opportunités. Cependant, conformément à la norme, dans le cas d'un impact négatif potentiel sur les droits humains, la sévérité de l'impact l'emporte sur sa probabilité.

– Le seuil de matérialité retenu est celui de 2,5 / 4 :

- Ce seuil a vocation à cibler les enjeux les plus importants, dans une logique de priorisation
- Ce seuil permet d'inclure tous les sujets de la sphère « Sociale »

- Ce seuil, au regard de la description de chaque IRO, induit la publication de la majorité des exigences de publication

Une revue de cohérence a ensuite été réalisée pour s'assurer de la juste hiérarchisation des risques et opportunités.

La gestion des risques et les dispositifs de contrôle à l'œuvre au sein du Groupe sont décrits dans le rapport de gestion [cf. Rapport de gestion ; Le management des risques du Groupe SNCF]

Le management des risques majeurs du Groupe inclut les risques de durabilité : l'évaluation, la priorisation et la définition des dispositifs de maîtrise s'appliquent aux risques en matière de durabilité comme aux autres types de risques :

– L'acceptation de la notion de risque est large et intègre pleinement les risques de durabilité, un risque étant défini comme « un événement susceptible d'impacter négativement l'atteinte des objectifs d'une entreprise, ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement » ;

– La cotation des risques majeurs du Groupe intègre l'évaluation du niveau de gravité des impacts sur la société et l'environnement ;

– La cartographie des risques majeurs du Groupe est alimentée par les autres analyses de risques conduites dans le cadre d'exercices liés aux enjeux de durabilité, à l'image du Plan de vigilance et de l'analyse de matérialité (conduite en 2022 dans le cadre de la DPEF et conduite en 2023 / 2024 dans le cadre du déploiement de la CSRD).

1.4.1.4 Processus de validation de l'analyse de double matérialité

Étapes du processus décisionnel lié à l'analyse de double matérialité

Les différentes étapes structurant le processus décisionnel lié à l'analyse de double matérialité ont mobilisé les acteurs du Top management jusqu'aux équipes opérationnelles responsables des processus concernés, au sein de SNCF SA et au sein des sociétés du Groupe :

– Mise en place d'une gouvernance ad-hoc dédiée au déploiement de la CSRD

- Conduite du projet par la Direction RSE Groupe en étroite collaboration avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe
- Parrainage des travaux de déploiement de la CSRD assuré par la directrice RSE Groupe et le directeur Finances Groupe

– Identification et évaluation des IRO

- Mobilisation des équipes opérationnelles responsables des processus au sein de SNCF SA et des sociétés spécifiquement concernés par les IRO (équipes de la direction Ressources Humaines et de l'Éthique, équipes RSE en charge de la biodiversité ou de l'économie circulaire, équipes de la direction des Achats...)
- Définition des outils et des méthodes d'évaluation avec la direction du management des risques Groupe et la direction Finances Groupe

– Restitution et suivi de l'avancement auprès des instances de gouvernance de l'entreprise

Les instances de gouvernance de l'entreprise ont été impliquées très tôt dans l'analyse de double matérialité, marqueur de son engagement sur les questions de durabilité et l'exercice de reporting associé.

• Janvier – mars 2024 (COMEX) : restitutions aux comités exécutifs (COMEX) du Groupe et de chaque société

• Février 2024 (Conseil d'administration) : partage de l'avancement des travaux auprès du CNRG & RSE puis du conseil d'administration dans le cadre du bilan annuel sur la stratégie RSE du Groupe

• Avril 2024 (Conseil d'administration) : restitution des travaux au sein d'une séquence dédiée rappelant les enjeux et présentant une synthèse des résultats de l'analyse de double matérialité. L'évolution du règlement intérieur du conseil d'administration a par la suite entériné l'élargissement des compétences du CACR au reporting de durabilité).

• Juin 2024 (COMEX) : restitution d'une vision complétée et partagée au comité exécutif du Groupe après approfondissement de l'analyse au sein de chaque société du Groupe, travail placé sous la responsabilité de chaque Président et DG de SA

• Juin 2024 (Comité consultatif des Parties Prenantes) : consolidation de l'évaluation des principaux enjeux à la suite d'une consultation des parties prenantes membres du comité dédié

• Octobre 2024 : information du CACR (Comité d'Audit, des Comptes et des Risques, comité spécialisé du conseil d'administration)

– Réalisation du contrôle par le collège des commissaires aux comptes.

Procédures de contrôle interne connexes mise en place

– Mobilisation des différents niveaux de contrôles :

- Contrôles de 1er niveau : réalisé par les opérationnels responsables des processus via la mobilisation des équipes expertes sur chaque sujet concerné
- Contrôles de 2ème niveau : contrôle de conformité assuré par la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe, indépendantes des opérationnels
- Contrôle de 3ème niveau : usuellement mené par l'audit interne, le contrôle de 3ème niveau sera déployé pour un exercice ultérieur. Le choix a été fait pour cette première année de sensibiliser les auditeurs internes ainsi que les contrôleurs internes de l'entreprise aux enjeux et implications du déploiement de la CSRD sur leurs missions et leur rôle à venir.

– Organisation de la traçabilité des décisions, de la procédure et des outils d'évaluation utilisés (échelles de cotations, restitutions intermédiaires, argumentaires relatifs à chaque évaluation...)

– Intégration des engagements sur l'intégrité du reporting de durabilité, validés par l'ensemble des sociétés, au sein du « Guide des règles clés du groupe SNCF », document rassemblant les règles impératives du Groupe à respecter pour tout salarié, en particulier ceux détenant le pouvoir d'engager une entité du Groupe, afin de sécuriser la gestion des affaires et la prise de décision. Les politiques de ce guide concernent des sujets transverses (gouvernance, conformité, conduite des affaires, finances, éthique, systèmes d'information...), et non ceux propres aux activités et métiers des différentes sociétés.

1.4.1.5 Analyse de double matérialité et processus de gestion de l'entreprise

L'analyse de double matérialité nourrit le processus global de gestion des risques l'entreprise en ce qu'elle vient apporter des compléments pour une meilleure caractérisation des risques de durabilité. L'analyse de

double matérialité, à l'image d'autres cartographies, qu'elles répondent à des exigences réglementaires (ex. : RGPD, anticorruption, concurrence, plan de vigilance) ou à des besoins plus opérationnels (ex. : sécurité, sûreté, JOP 2024, cybersécurité) est une source supplémentaire permettant d'identifier les risques les plus saillants pour le Groupe.

Consciente des défis auxquels elle doit faire face, l'entreprise a structuré des démarches de travail, des programmes ou même son organisation pour saisir des opportunités majeures en matière de durabilité. Les opportunités relevées dans le cadre de la double matérialité correspondent ainsi à des champs d'action déjà investis par l'entreprise pilotés à l'échelle du Groupe ou des sociétés directement concernées, et suivis régulièrement par les instances de gouvernance. C'est notamment le cas des sujets suivants :

– Opportunité « Promotion de la recherche et des innovations pour contribuer à la mobilité de demain » : les démarches entreprises permettent d'inventer le système ferroviaire de demain, plus fiable, plus compétitif (ex. : coûts, énergies), et encore plus décarboné, pour développer la part modale du ferroviaire et offrir plus de mobilités dans les territoires. Ces démarches sont notamment portées par les équipes de la direction Technologies, Innovation et Projets Groupe, dont la directrice est membre du comité exécutif du Groupe :

- Développement du train hybride, plus économe en énergie et moins émetteur de CO₂e grâce à ses batteries embarquées qui récupèrent l'énergie de freinage : la rame témoin qui a été « rétrofitée » (remplacement du moteur thermique par un moteur hybride) pour devenir une rame « hybride » a également été testée en service commercial dans les autres Régions partenaires du projet.
- Développement des trains à hydrogène, avec une première mise en service commercial prévue en 2026 dans 4 régions (Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône Alpes et Grand Est)
- Redynamisation des petites lignes, en partenariat avec les acteurs publics et industriels : FLEXY (système rail-route pour les petites lignes), TELLi (alimenté par batteries, plus léger qu'un TER classique, fabriqué à partir de matériaux recyclables), DRAISY (projet de train léger pour offrir aux clients de nouveaux matériels moins capacitaires et complémentaires des TER actuels et du futur TELLi)
- Mobilisation des matériaux composites : plus légers et donc moins consommateurs d'électricité, aussi résistants qu'un matériau classique, ils permettent de concevoir des pièces complexes de grandes dimensions. L'enjeu est de les produire à grande échelle pour réduire les coûts de production.

– Opportunité « Développement des énergies renouvelables pour accroître notre indépendance énergétique » : à la suite d'études d'opportunités, la société SNCF Renouvelables, filiale de production d'électricité décarbonée, a été créée en 2023. Cette filiale, dont l'activité a pour objectif de couvrir 15 à 20% des besoins actuels des sociétés ferroviaires en électricité d'ici 2035, pilote le déploiement de ce projet stratégique pour le Groupe et mobilise les diverses expertises des autres sociétés du Groupe : SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Immobilier, équipes de la Recherche et Développement Groupe. Avec le soutien de la direction des Achats Groupe, plusieurs marchés ont déjà été mis en place pour les études techniques et l'achat

de matériel. SNCF Renouvelables est présidée par le directeur général Exécutif de SNCF Réseau.

– Opportunité « Perfectionnement de l'expérience voyageurs » : l'investissement de ce sujet, qui reflète une exigence du Groupe, mobilise les équipes d'innovation et de recherche (ex. diversification de l'offre mentionnée ci-dessus, notamment pour la redynamisation des petites lignes), et les équipes Services et Marketing des activités de SNCF Voyageurs (ex. : services à bord) ou de SNCF Gares & Connexions (ex. : services en gare).

– Opportunité « Développement de nouveaux business liés à l'économie circulaire » : le déploiement de l'économie circulaire au sein du Groupe est inscrit dans la stratégie RSE 2020-2030 et le Groupe s'organise pour industrialiser cette démarche et l'ancrer dans les pratiques Achats.

L'ensemble de ces sujets s'inscrit dans le cadre du plan stratégique de l'entreprise [cf. Rapport de gestion ; Les axes stratégiques du groupe SNCF pour 2023-2032].

1.4.1.5.1 Changement climatique - E1

Identification et analyse des impacts sur le changement climatique

Le Groupe réalise chaque année un bilan des émissions de GES directes et indirectes (Scopes 1,2, et émissions significatives du scope 3) de l'ensemble de ses activités en France comme à l'international.

Ce suivi régulier des émissions permet au Groupe :

- D'identifier ses sources significatives d'émissions de GES actuelles et futures (développement de l'activité, période/fréquence de renouvellement des parcs de matériels roulants, etc.), y compris sur sa chaîne de valeur. Cet exercice permet également d'identifier les émissions verrouillées.
- De prendre des objectifs ambitieux de réduction des émissions de GES (compatibles avec une trajectoire 1.5°) sur des horizons temporels définis (cible 2030 actuelle)
- D'identifier les leviers de décarbonation à déployer, y compris ceux nécessitant des travaux de R&D. Les principaux leviers de décarbonation sont en lien avec les consommations d'énergie du Groupe : sobriété et efficacité énergétiques, changements de fluides énergétiques vers des fluides décarbonés.
- De construire des trajectoires de décarbonation permettant de tendre vers les objectifs de réduction de ses émissions de GES: ces trajectoires quantifient la capacité de décarbonation de chaque levier (et donc sa contribution à l'atteinte de l'objectif), planifient les jalons temporels de déploiement de chaque levier, fixent des objectifs annuels de réduction des émissions, associent les Capex et Opex à chaque levier. Ces trajectoires de décarbonation sont ajustées régulièrement en fonction des résultats constatés à l'occasion du bilan annuel des GES.

Identification et analyse des risques physiques liés au climat

Vision globale

Le Groupe a mené des analyses de vulnérabilité de ses activités en France comme à l'international. Elles ont été réalisées sur la base de méthodologies reconnues et avec l'appui de prestataires compétents disposant de l'expertise nécessaire.

Pour réaliser ces études, le Groupe :

- A choisi deux scénarios du GIEC : le RCP 4.5 (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées) en raison de leur alignement avec

les données scientifiques et leur capacité à couvrir des risques et des incertitudes plausibles.

Les études utilisent des données climatiques géospatiales spécifiques aux localisations des actifs du groupe SNCF, ainsi que des données à l'échelle nationale et régionale.

Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme.

Les nouvelles études sur le périmètre géographique national intègrent la trajectoire française d'adaptation au changement climatique (TRACC).

– A défini les horizons temporels couverts par les études, à savoir le court (2030), le moyen (2050), et le long terme (2100), permettant ainsi une vision prospective des effets du changement climatique sur les activités et actifs du Groupe, y compris sur ceux ayant une durée de vie longue (> 50 ans).

– A analysé l'impact sur ses actifs et activités des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus. Les analyses de vulnérabilité menées par le Groupe ont permis d'identifier

les principaux aléas liés au changement climatique auxquels sont et pourront être exposés ses actifs et activités et ce, dans différentes zones géographiques, sur plusieurs horizons temporels et avec deux scénarios climatiques, dont un à émissions élevées.

Certaines activités ont déjà identifié l'impact des aléas sur leur chaîne de valeur. Les nouvelles études lancées à partir de 2025 intégreront progressivement l'analyse de l'impact des aléas sur la chaîne de valeur des activités.

Identification des aléas climatiques

Le groupe SNCF a identifié les aléas liés au changement climatique auxquels les actifs et activités du Groupe sont particulièrement exposés grâce aux diagnostics de vulnérabilité menés dans toutes les SA, en appliquant des méthodes reconnues, (ex. méthodes CEREMA, méthode OCARA de Carbone 4). Les aléas repris dans ces analyses correspondent a minima à ceux cités dans la classification taxonomique européenne des risques liés au climat.

Exposition du groupe SNCF aux aléas climatiques

	Aléas liés à la température	Aléas liés au vent	Aléas liés à l'eau	Aléas liés aux masses solides
Chroniques	Modification des températures (air, eau douce, eau de mer)		Modification des régimes et types de précipitations (pluie, grêle, neige/glace)	
	Stress thermique		Élévation du niveau de la mer	
	Variabilité des températures			
Aigus	Vague de chaleur	Cyclones, ouragans, typhons	Fortes précipitations (pluie, grêle, neige / glace)	Glissement de terrain
	Vague de froid / gel	Tempêtes	Inondations	
	Feu de forêt	Tornado		

Cette identification a été réalisée sur plusieurs horizons temporels, de court, moyen et long terme.

Définition des horizons temporels

Dans le cadre de la réalisation de ses diagnostics de vulnérabilité, le Groupe a défini plusieurs horizons temporels de court (2030), moyen (2050) et long terme (2100) qui prennent en considération la durée de vie de l'ensemble de ses actifs et activités.

A titre d'exemple pour SNCF Réseau les horizons temporels correspondent aux horizons de planification stratégique et aux plans d'allocation des fonds propres de l'entreprise. Il peut donc s'agir d'un horizon à 20 ans pour les télécoms, 30 ans pour les rails de LGV, ou la signalisation de type ERTMS, 60 ans pour les caténaires ou plus de 100 ans pour les ouvrages d'art, etc.

Exposition des actifs et activités du Groupe aux aléas climatiques

Les diagnostics de vulnérabilité menés par les sociétés du groupe SNCF ont permis d'identifier le niveau d'exposition et de sensibilité de ses actifs et activités économiques aux aléas climatiques. Cette analyse a tenu compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée des aléas sur différents horizons temporels.

Les niveaux d'exposition ont été définis grâce aux deux scénarios climatiques envisagés (RCP 4.5 et RCP 8.5) et aux coordonnées géospatiales des actifs et activités étudiées.

Les seuils de sensibilité physiques et fonctionnels des actifs et des activités ont été évalués en fonction de la typologie des équipements, matériaux, ouvrages, etc. les composant et de leur sensibilité intrinsèque aux aléas. Des études territoriales complémentaires continuent à être menées afin de qualifier plus précisément les niveaux de sensibilité en tenant compte de spécificités tels que l'âge des actifs et de données météo plus locales.

Scénarios de référence

Le groupe SNCF a évalué l'impact des aléas sur ses actifs et activités ainsi que leur niveau d'exposition et de sensibilité avec deux scénarios climatiques dont un scénario à émissions élevées :

– Le scénario RCP-4.5 qui est un scénario tendanciel « business as usual » où le niveau d'émissions correspond à celui des contributions déterminées au niveau national et où le rythme d'émissions ne subit pas de variations brutales majeures. Il peut donc être considéré comme le plus probable.

– Le scénario RCP-8.5 qui traduit l'échec des politiques d'atténuation et la continuité des tendances de consommation d'énergie primaire et de mix énergétique. Il s'agit donc d'un scénario à émissions élevées.

Le principe de la démarche est d'analyser, sur la base du ou des scénarios choisis (également avec la TRACC pour la France), l'étendue des phénomènes et de croiser ces

éléments avec la localisation des actifs et activités du Groupe.

Les analyses climatiques du groupe SNCF reposent sur deux scénarios issus des travaux du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) : le RCP-4.5 et le RCP-8.5. Ces scénarios sont essentiels pour explorer les trajectoires possibles du climat à des horizons temporels de court, moyen et long terme.

En utilisant ces scénarios contrastés, le groupe SNCF peut couvrir un éventail plausible de risques et d'incertitudes, ce qui est crucial pour élaborer des plans d'adaptation robustes et flexibles face à divers futurs possibles.

Identification et analyse des opportunités et risques de transition liés au climat

Vision globale

Le groupe SNCF a identifié des événements liés à la transition à court, moyen et long terme.

À la suite de la signature de l'accord de Paris et à la révision de la SNBC, le groupe SNCF a travaillé à l'élaboration d'objectifs de réduction de ses émissions de GES alignés avec une trajectoire 2°C. En 2019, l'initiative SBT a validé ces objectifs sur le périmètre des activités ferroviaires du Groupe en France.

En 2020, le Groupe a actualisé ses objectifs en les élargissant à toutes ses activités en France et en les alignant sur la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). La SNBC est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) afin d'atteindre la neutralité carbone dès 2050.

Depuis, le Groupe continue à travailler à la révision de ses objectifs.

En 2024 :

- L'initiative SBT a validé les objectifs de Keolis et GEODIS alignés avec une trajectoire 1,5°C sur les scopes 1 et 2, et avec une trajectoire WB2°C pour le scope 3.

- Le Groupe a élaboré des objectifs alignés avec une trajectoire 1,5°C pour l'ensemble de ses activités pour les scopes 1 et 2, et avec une trajectoire WB2°C pour le scope 3. Ces objectifs seront soumis à la validation de SBTi en 2025.

Ces différents exercices, associés à l'évolution du prix des énergies à laquelle le Groupe a été confronté lors de la période post Covid ont contribué à l'identification des événements liés à la transition de court, moyen et long terme, à savoir :

- Évolution des politiques publiques et législation : le Groupe suit les évolutions réglementaires en France et en Europe. La SNCF contribue également aux phases préparatoires de la programmation pluriannuelle de l'énergie et du plan national d'adaptation au changement climatique.

- Remplacement des engins et équipements thermiques par des solutions à faibles émissions : le Groupe a identifié ses parcs de matériels roulants non compatibles avec une transition vers une économie bas carbone. Des solutions décarbonées sont en cours de préparation pour les remplacer au moment de leur fin de vie, en accord, le cas échéant avec les AOM.

- Coûts de la transition vers des technologies à faibles émissions : en lien avec les constructeurs, le Groupe élabore des projections sur les coûts de mise en place et d'exploitation des engins décarbonés. Cela peut nécessiter la mise en place d'une nouvelle filière industrielle, comme pour l'hydrogène, dont les coûts sont non connus actuellement.

- Augmentation du prix des matières premières : la direction des Achats et la direction de l'Energie suivent de près les évolutions du prix de l'énergie. Le Groupe reçoit annuellement les évolutions des prix de l'énergie selon trois scénarios (Enerdata).

- Modification du comportement des clients, suivie grâce à l'expertise des sociétés du Groupe.

Identification des événements liés à la transition

Le groupe SNCF a analysé l'exposition de ses actifs et ses activités à ces événements : le Groupe y est soumis à court, moyen et long terme. Il en tient compte dans son plan de transition :

- En contribuant, quand c'est possible, aux travaux des États visant à faire évoluer les politiques publiques en matière de décarbonation des secteurs du transport et du bâtiment (Green Deal, SNBC, Loi Climat et Résilience).

- En développant, avec les constructeurs de matériel roulants, des solutions moins émettrices de GES notamment :

- Recours aux biocarburants pour les trains et les modes routiers thermiques
- Rénovation des trains à batteries rechargeables ou des trains hybrides
- Innovation dans les matériels roulants (ex : trains) à hydrogène

- En rénovant le parc immobilier du Groupe : avec une attention particulière au réemploi et à l'écoconception, et avec un changement de fluides énergétiques vers des sources d'énergies décarbonées, équipement photovoltaïque,

- En identifiant les ressources financières qu'il va falloir mobiliser pour financer la transition et la capacité de chaque acteur de la mobilité à les assumer; En effet toutes les ressources financières nécessaires à la transition ne sont pas à la main du Groupe certaines vont devoir être assumées par ses clients (ex : renouvellement des parcs engins de TER et Keolis avec des technologies à faibles émissions, souvent coûteuses et parfois inexistantes à la charge des AOM).

- En anticipant les augmentations/fluctuations du prix des matières premières, en particulier de l'énergie et en sécurisant leur approvisionnement

- En étant attentif à l'évolution des besoins et comportements des clients finaux.

Exposition des actifs et activités du Groupe aux événements liés à la transition

Le groupe SNCF a évalué l'exposition de ses actifs et ses activités économiques et leur sensibilité aux événements liés à la transition, en tenant compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée de ces événements, selon la méthode adoptée pour l'analyse de double matérialité [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des risques et opportunités].

Scénarios de référence

Le groupe SNCF a étayé l'identification des événements liés à la transition ainsi que l'évaluation de l'exposition avec :

- En France, un scénario aligné sur 1,5°C : la SNBC. La SNBC vise la neutralité carbone à horizon 2050 en cohérence avec l'accord de Paris. La SNBC implique de réduire les émissions françaises de plus de 80% à horizon de 2050 par rapport à 2015

- Un scénario SBTi 1,5°C pour les activités mondiales Keolis et GEODIS sur les scopes 1 et 2, et une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

En 2025, le Groupe envisage de déposer des objectifs alignés sur une trajectoire 1,5°C à la validation de SBTi pour l'intégralité de ses activités sur les scopes 1 et 2, et sur une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

Éventuelles incompatibilités des actifs et activités du Groupe avec une transition vers une économie neutre pour le climat

Après analyse, les seuls actifs actuellement incompatibles avec une transition vers une économie neutre pour le climat concernent :

- Les matériels thermiques TER. La décision de renouvellement de ces matériels relève des Autorités organisatrices de la Mobilité, propriétaires de ces matériels.
- Les matériels roulants Keolis, dont le renouvellement dépend de la décision des AOM.
- Les matériels thermiques de Rail Logistics Europe. Ces matériels thermiques, indispensables à la réalisation de certains flux seront progressivement remplacés par des matériels moins émetteurs.

Le plan de transition du groupe SNCF prévoit un renouvellement progressif de ces parcs thermiques avec des matériels décarbonés avant 2050.

Cohérence entre les scénarios de référence et les hypothèses matière de climat formulées dans les états financiers

Après l'analyse des risques de transition et des risques physiques auxquels les actifs et activités du Groupe pouvaient être confrontés, les Capex et Opex nécessaires à la transition vers une économie bas carbone du Groupe ont été inscrits sur le plan stratégique 2023-2032 du groupe SNCF.

Ces éléments du plan stratégique sont eux-mêmes intégrés dans les flux prévisionnels utilisés pour calculer les valeurs économiques des activités (UGT) et actifs dans le cadre des tests de valeur réalisés en application de la norme IAS 36. L'ensemble des liens entre enjeux de durabilité et leurs impacts sur les états financiers est détaillé dans la note « Informations liées au rapport de durabilité » des états financiers du Groupe.

1.4.1.5.2 Pollution – E2

Évaluation des activités

Keolis et GEODIS ont mené leurs analyses de double matérialité et ont identifié la pollution de l'air comme un enjeu matériel majeur, tant par son impact financier que par son impact environnemental et social.

Les impacts, risques et opportunités liés à la pollution de l'air ont été identifiés comme suit.

Impacts négatifs

Des polluants atmosphériques (Nox, SOx, particules fines) sont émis au sein de la chaîne de valeur (flotte en propre et flotte des sous-traitants, compagnies aériennes et transporteurs maritimes), contribuant à la dégradation de la qualité de l'air.

- Ces polluants atmosphériques ont des effets néfastes sur la santé humaine, la faune et la flore.
- Ils ont des impacts sur l'environnement et la santé humaine en cas d'accident majeur (circulation, incendie, explosion) générant des pollutions toxiques.

Risques

- Risques réglementaires : durcissement des obligations liées à l'accès aux zones à faibles émissions (ZFE) susceptibles d'impacter le transport et la livraison des marchandises dans les grandes agglomérations.

- Risques financiers : perte de chiffre d'affaires, augmentation des coûts d'adaptation des flottes. Exclusion de certains appels d'offres.

- Risque de réputation : dégradation de l'image du Groupe auprès des clients et salariés.

- Risques santé et sécurité : impact sur la santé des salariés et de la société civile.

Le groupe SNCF adhère à la norme ISO 14001 pour le management de l'environnement. Cette norme internationale spécifie les exigences relatives à un système de management environnemental permettant à l'entreprise d'améliorer sa performance environnementale. Cette norme est directement applicable pour les entités présentant des risques de pollution (sites industriels).

L'ISO 14001 aide le Groupe à identifier, gérer et réduire ses impacts environnementaux de manière systématique et continue. Cette analyse systématique des pollutions susceptibles d'être générées par nos activités industrielles a permis d'alimenter notre évaluation des risques de pollution dans le cadre de l'analyse de double matérialité et de conclure au caractère non matériel de ces pollutions.

Consultation des parties prenantes

Dans le cadre de la réalisation de son analyse de double matérialité en 2023, la Groupe GEODIS a interrogé ses parties prenantes sur les grands enjeux qui avaient été pré-identifiés comme pouvant être matériels.

La consultation des parties prenantes qui a été menée a inclus les parties prenantes internes mais aussi externes du Groupe, parmi lesquelles les communautés locales. L'objectif était ici de prendre en compte représentants des communautés résidant à proximité de sites logistiques GEODIS existants ou en développement. Ils ont été invités dans le cadre de la consultation à coter la matérialité des enjeux qui leur étaient présentés.

Dans le cadre de son analyse de double matérialité, l'enjeu de la pollution atmosphérique est ressorti comme matériel pour Keolis. Les impacts proviennent notamment des différents modes de transports opérés par Keolis, soit :

- Les émissions polluantes émises par les véhicules à motorisation fossiles
- Les émissions de particules fines liées à d'autres sources, comme celles liées au freinage ou la climatisation des véhicules
- Un point d'attention particulier pour les réseaux de métros souterrains, avec une concentration des particules fines importantes.

Concernant la consultation des communautés affectées, il n'y a pas eu de consultation spécifique sur la pollution. En revanche l'analyse de double matérialité dans son ensemble s'est appuyée sur différentes consultations [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe ; Consultation des parties prenantes] telles que :

- Analyse de matérialité simple à l'échelle du Groupe conduite en 2022
- Consultation du comité économique européen de Keolis fin 2023
- Consultation du comité consultatif des parties prenantes Groupe en 2024.

Conclusions de l'analyse de double matérialité

Le sujet de la pollution de l'air concerne de manière générale les activités de transport de GEODIS. La pollution atmosphérique (monoxyde de carbone, particules fines, etc.) est générée par la combustion de combustibles

fossiles. Ces polluants atmosphériques ont un impact sur la pollution de l'air, affectant la santé humaine et la biodiversité.

La majorité des activités de transport de GEODIS, opérées par le Groupe lui-même ou par sa chaîne de valeur, implique le recours à des énergies fossiles et engendre donc des émissions de polluants atmosphériques – que ce soit le transport par route, air ou mer.

L'activité des sites GEODIS engendre comparativement une pollution atmosphérique limitée, les opérations consistant principalement en des activités de groupage/dégroupage, chargement et déchargement. Les mouvements des véhicules au sein des sites sont réduits, tout comme le recours à la combustion d'énergie fossile.

L'ensemble des sites opérés par Keolis sont par définition concernés par les sujets de pollution atmosphérique, car ils opèrent tous des véhicules à motorisation diesel ou des modes lourds souterrains.

1.4.1.5.3 Ressources aquatiques et marines – E3

Évaluation des activités

Depuis la mise en application de la première politique de l'Eau SNCF (2015-2020), un recensement des installations et des consommations a été réalisé sur l'ensemble des sites des établissements SNCF. Dans le cadre du renouvellement de cette politique, couvrant tous les aspects de la gestion de l'eau (impacts physiques et chimiques de nos installations et processus sur la ressource en eau), les experts scientifiques et technique Eau des différentes SA (exploitation, ingénieries) ont été mobilisés. En cohérence avec le plan gouvernemental Eau de 2023, dans un contexte de sécheresse aggravée en France, un plan d'action spécifique et immédiat, dédié à la sobriété hydrique, a été déployé. Ce Plan de sobriété Eau réalisé par le groupe SNCF sur le périmètre des sociétés ferroviaires en 2023, a permis d'identifier selon une approche processus les usages essentiels de l'eau pour garantir dans un contexte de sécheresse notre production ainsi que les activités les plus consommatrices en eau (ex. : activités de nettoyage et de maintenance du matériel roulant, nettoyage et entretien des établissements recevant du public, utilisation de la ressource pour rabattre la poussière sur les chantiers). Cet état des lieux a porté sur les activités propres de l'entreprise et celles réalisées par ses prestataires, mais n'a pas inclus les actifs et activités de sa chaîne de valeur (fournisseurs et acteurs économiques intervenant en aval). En 2024, dans le cadre de la préparation des engagements eau du Groupe 2025-2030, les sociétés ferroviaires SNCF ont établi chacune un plan d'action de préservation de la ressource en eau, en quantité et en qualité. Le groupe ferroviaire, dans la réalisation de sa double matérialité a inclus l'ensemble des données relatives à la gestion de l'eau (cartographie des installations, impacts des installations et activités sur la ressource, plan de continuité d'activité sécheresse...). L'analyse de double matérialité n'a pas conduit à identifier les IRO liés à la gestion de l'eau comme étant matériels. GEODIS, dans la réalisation de sa double matérialité en 2023 a inclus la gestion de l'eau parmi les 25 enjeux présentés auprès de ses parties prenantes. Pour GEODIS et ses sous-traitants, les ressources en eau sont principalement utilisées pour les opérations de nettoyage des camions. Après l'exercice de cotation conduit par les parties prenantes, les impacts, risques et opportunités liés à la gestion de l'eau sont apparus comme n'étant pas matériels.

Keolis, lors de la réalisation de son analyse de double matérialité en 2023, a également inclus la gestion de l'eau

parmi les enjeux cotés. Le poste de prélèvement d'eau principal pour Keolis est lié au lavage des véhicules opérés. Les quantités d'eau utilisées sont moindres en comparaison d'autres types d'activités comme des activités de production industrielle lourde ou encore agricoles. Par ailleurs, la plupart des sites opérés par Keolis sont équipés de machines à laver. L'enjeu Ressource en eau fait tout de même l'objet d'un suivi et d'un reporting au sein du Keolis et ses filiales, depuis plusieurs années.

Consultation des parties prenantes

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe ; Consultation des parties prenantes]

1.4.1.5.4 Biodiversité et écosystèmes – E4

Afin d'identifier et évaluer ses impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes, tant sur ses sites propres qu'au sein de sa chaîne de valeur, le groupe SNCF a mis en œuvre une approche globale basée sur ses différentes typologies de patrimoines et d'activités plutôt qu'une approche par site, peu adaptée à l'ampleur de son patrimoine, notamment son réseau ferroviaire. A ce stade, l'étude n'a porté que sur les sociétés ferroviaires. Les étapes principales sont les suivantes :

- Identification de l'ensemble de ses interactions avec la biodiversité, en lien avec ses différentes typologies de patrimoines, ses activités et sa chaîne de valeur (production d'une « carte mentale »),
- Identification de l'ensemble des effets directs, négatifs et positifs, et des effets indirects (sur la base de la contribution aux facteurs de pression identifiés par l'IPBES),
- Priorisation des impacts directs les plus importants,
- Détermination d'outils et d'indicateurs pour évaluer ces impacts.

Les patrimoines considérés sont les suivants : réseau ferroviaire (infrastructures et abords), les différents types de sites (gares, sites de maintenance, tertiaire, ...), tant les bâtiments que leurs abords, les autres dépendances (anciennes gares, friches, ...), le transport ferré (trains).

Les effets indirects sur la biodiversité sont multiples. Les effets directs réels ou potentiels à considérer prioritairement sont :

- Effets sur les habitats (perturbation, destruction, mais aussi préservation, diversification, ...) liés à la maîtrise de la végétation,
- Effets de fragmentation, principalement liés à l'infrastructure linéaire historique existante et aux circulations,
- Effet positif de refuge et de corridor écologique lié aux dépendances vertes, en particulier des abords de l'infrastructure ferroviaire,
- Pollution lumineuse liée aux sites

Par ailleurs, dans le cadre des projets ferroviaires dont il assure la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau identifie les enjeux environnementaux en présence et leur sensibilité puis évalue au cas par cas ses impacts potentiels et identifie les mesures à mettre en œuvre pour les éviter ou les minimiser. Le cas échéant et en dernier recours, s'il n'est pas possible de faire autrement, SNCF Réseau compense les impacts résiduels les plus substantiels. Il s'agit de la démarche d'évaluation environnementale dite

ERC (Eviter, Réduire, Compenser). Cette démarche nécessite un dialogue nourri et itératif entre différentes expertises qu'elles soient environnementales ou techniques. L'objectif est d'aboutir à la solution technique la mieux intégrée dans son environnement et la plus sobre en impacts. Ces principes sont transcrits dans les référentiels de management de projet.

Identification et évaluation des dépendances à l'égard de la biodiversité, des écosystèmes et des services écosystémiques

Le groupe SNCF dépend fortement de la santé des écosystèmes pour maintenir ses infrastructures et ses opérations. Par exemple, les voies ferrées traversent des zones naturelles qui nécessitent une gestion durable pour éviter l'érosion et garantir la stabilité des sols. La protection des milieux naturels contribue également à limiter l'impact des événements climatiques extrêmes.

Afin d'avoir une vision complète de ses dépendances, le groupe SNCF a mis en place une méthodologie pour les identifier, sur ses sites opérationnels et au sein de sa chaîne de valeur. Cette analyse couvre les interactions entre les activités des sociétés ferroviaires et les différents milieux dans lesquels elles opèrent à travers le territoire, ainsi que leurs achats. Elle a permis d'identifier sa dépendance envers plusieurs services écosystémiques.

Sur le périmètre de son scope 1, le Groupe a utilisé l'outil ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure) pour identifier les dépendances associées à trois secteurs couvrant ses activités (construction, gestion immobilière et transport ferroviaire) parmi les secteurs disponibles dans ENCORE. Cet outil étant de portée mondiale, l'analyse a été précisée en utilisant la liste des services écosystémiques recensés par l'UICN pour la France.

Sur sa chaîne de valeur, la SNCF s'est appuyée sur l'outil Global Biodiversity Score en lien avec ENCORE.

Ce travail a ainsi permis d'identifier quatre services écosystémiques majeurs desquels la SNCF dépend fortement : la formation et la protection des sols, la disponibilité en eau, la régulation climatique, et la protection contre les événements extrêmes.

Cette approche est complétée par un travail en cours sur l'évaluation des risques potentiels liés à la dégradation de ces services écosystémiques. En effet, certains de ces services sont évalués en dégradation (ex : régulation climatique ou protection contre les événements extrêmes de type crues et inondations).

Identification et évaluation des risques de transition, des risques physiques et des opportunités liés à la biodiversité

Concernant l'évaluation des risques de transition, les risques physiques et les opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes, le Groupe travaille actuellement sur l'évaluation des risques à partir de nos dépendances aux services écosystémiques et l'état des services écosystémiques en France.

En termes d'opportunité, il existe des réflexions préliminaires en cours sur le potentiel de séquestration carbone de nos emprises.

À date le Groupe n'a pas de procédure pour tenir compte des risques systémiques (sur la société et sur le modèle d'affaires). Cependant, de manière opérationnelle SNCF Réseau est concerné par certains risques spécifiques liés à l'évolution de la biodiversité (ex. : dégradation de la santé des arbres) et met en place des programmes d'intervention adaptés permettant de limiter les risques sur la sécurité et la qualité du service ferroviaire.

Consultation des communautés affectées

Au regard des évaluations relatives à la durabilité des ressources biologiques et écosystèmes communs, le Groupe n'a pas d'usage de ressources biologiques identifié comme impact important (analyse d'IRO).

À titre d'information, dans le cadre de ses activités SNCF Réseau est amené à utiliser le bois comme ressource biologique pour produire des traverses. Si la majorité des traverses en bois sur les lignes les plus fortement circulées sont remplacées par des traverses en béton, la technologie ferroviaire nécessite de maintenir sous certaines installations particulières des traverses en bois qui présentent des caractéristiques mécaniques moins rigides que le béton.

SNCF Réseau utilise du bois de deux provenances distinctes au sein de filières certifiées qui prennent en compte les communautés locales :

- Traverses en chêne de provenance française certifié PEFC ou FSC (40 000 m³ / an)

- Traverses en bois exotique certifié FSC (4 000 m³ / an)

SNCF Réseau ne s'approvisionne qu'à travers des filières labellisées garantissant une gestion durable de la ressource ainsi qu'une prise en compte des communautés locales.

Proximité avec des zones sensibles sur le plan de la biodiversité

Concernant la présence de « sites » se trouvant à l'intérieur ou à proximité de zones sensibles sur le plan de la biodiversité, l'infrastructure linéaire du Groupe est peu compatible avec la notion de « site ». Elle n'est donc pas considérée ici. À noter que le réseau ferré national, constitué de 28 000 km de voies, a été construit majoritairement il y a plus de 100 ans. Parfois les zones ou habitats sensibles ont été créés par la réalisation de la voie ferrée elle-même (exemple les tranchées rocheuses pour les voies en déblai pouvant être attractives pour la faune rupestre). Si SNCF Réseau n'a pas un décompte exhaustif des zones sensibles traversées, les zones les plus sensibles bénéficient d'une classification particulière au titre de la réglementation européenne ou française (Natura 2000, réserves naturelles, zones de protection du biotope.) et sont identifiés au cas par cas en amont des chantiers afin de cerner les enjeux particuliers et mettre en place les mesures d'atténuation adaptées.

Concernant les sites des sociétés ferroviaires (ateliers de maintenance, gares, ...), une analyse est en cours pour identifier ceux qui sont à l'intérieur ou à proximité de zones sensibles, sachant qu'un nombre réduit de sites est concerné.

Nécessité de mise en œuvre de mesures d'atténuation

S'agissant de la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'atténuation concernant la biodiversité, SNCF Réseau est la principale SA concernée. Elle évalue les impacts de ses projets ferroviaires au cas par cas.

SNCF Réseau est soumis à plusieurs cadres réglementaires visant à protéger la biodiversité et l'environnement dans le cadre de ses activités. Ces textes législatifs et réglementaires imposent des obligations strictes en matière de conservation des espèces et des habitats naturels. SNCF Réseau est soumis à la réglementation française en déclinaison notamment des réglementations européennes suivantes :

- Directive 2009/147/CE : Cette directive européenne concerne la conservation des oiseaux sauvages. Elle impose la protection des habitats des oiseaux européens, notamment via la désignation de zones de protection spéciales (ZPS).

– Directive 92/43/CEE : Cette directive concerne la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages en Europe. Elle vise à maintenir ou rétablir un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces de la faune et de la flore d'intérêt communautaire. SNCF Réseau doit s'assurer que ses projets respectent les exigences de cette directive, notamment en ce qui concerne les sites Natura 2000.

– Directive 2011/92/UE, concernant l'évaluation des impacts sur l'environnement (EIE) : cette évaluation vise à identifier, décrire et évaluer les effets directs et indirects d'un projet sur plusieurs aspects de l'environnement, incluant la biodiversité, l'eau, le sol, et le patrimoine culturel.

– La Norme de performance 6 de la Société financière internationale (IFC), qui concerne la conservation de la biodiversité et la gestion durable des ressources naturelles vivantes. Cette norme impose des critères stricts pour la protection des habitats naturels et la gestion des impacts sur la biodiversité.

Ces directives sont transposées en droit français. SNCF Réseau est plus particulièrement soumis à la réglementation relative aux espèces protégées (et en particulier l'article L411-1 du Code de l'Environnement

relative à la protection des espèces faune et flore protégées).

En respectant ces directives, normes, et réglementations, SNCF Réseau est amené à limiter l'impact environnemental de ses projets et travaux, à travers la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction (démarche ERC).

La compensation n'est prescrite à SNCF Réseau qu'au cas par cas si les impacts résiduels de ses projets à l'issue de l'application des mesures d'évitement et de réduction restent substantiels (exemple création de lignes nouvelles). Dans ce cas les mesures compensatoires sont adaptées et proportionnées à la sensibilité des enjeux en présence et à l'importance des impacts.

1.4.1.5.5 Économie circulaire – E5

Identification et d'analyse des impacts risques et opportunités matériels liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

Pour réaliser son évaluation de l'importance en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire, l'entreprise s'est inspirée des principes de l'approche LEAP (Locate, Evaluate, Assess, Prepare) développée par la Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) :

Étape 1, « locate » : localisation des interfaces avec la nature

– Décomposition de la chaîne de valeur de l'entreprise adaptée aux trois activités principales de l'entreprise (gestion d'actifs, transport de voyageurs, transport de marchandises et logistiques et pré-identification des activités ayant potentiellement un fort impact sur la nature ou de fortes dépendances à celle-ci (activités où se concentrent l'utilisation des ressources, les risques et les impacts négatifs).

DÉTERMINER LA STRATEGIE	DÉVELOPPER / ACQUÉRIR ET MAINTENIR LES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES	CONSTRUIRE L'OFFRE DE TRANSPORT ET DE LOGISTIQUE	COMMERCIALISER L'OFFRE DE TRANSPORT (MARKETING, DISTRIBUTION ET VENTE) ET DE LOGISTIQUE AINSI QUE LE SAV	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GÉRER LA FIN DE VIE DES ACTIFS
	Gestion des actifs • Maintenir et régénérer les installations du réseau • Développer le réseau et les gares • Gérer le foncier (dont maîtriser la végétation) et valoriser l'immobilier • Acquérir et maintenir le matériel roulant			Transport de voyageurs et de marchandises • Assurer la prise en charge des voyageurs et des marchandises (énergie nécessaire à la circulation)	Gestion des actifs, Transport de voyageurs et de marchandises • Gérer la fin de vie des matières et produits • Gérer les déchets dangereux et non dangereux

– Cartographie des matières premières structurantes utilisées et des déchets critiques pour les 3 étapes où se concentrent l'utilisation des ressources, les risques et les impacts négatifs.

	DÉTERMINER LA STRATEGIE	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GÉRER LA FIN DE VIE DES ACTIFS
Matières / Ressources	<u>Matériaux ou produits utilisés en masse par SNCF</u> • Acier / fer et carbone (ex. : rail, matériel roulant, structure de bâtiment, pièces mécaniques) • Aluminium (ex. : structure du train, batteries, aménagement des voitures) • Cuivre (ex. : caténaire, câblage électrique divers type signalisation, télécom, trains) • Granulat (ballast, sous-couche) • Bois (ex. : traverses en bois, construction bâtiments, mobilier) • Béton / sable, granulat, ciment, eau (ouvrages d'art, traverse, bâtiment) • Caoutchouc (pièces mécaniques) <u>Produits finis ou semi-finis, utilisés en quantité plus faible par SNCF mais indispensables à la production</u> • Matériel informatique • Batteries • Composants électroniques • Aimants • Métaux : cobalt, lithium, terres rares, zinc, nickel, argent, or, graphite...		• Produits de dépose de l'infrastructure • Train en fin de vie • Déconstruction & démolition Bâtiments • Matériel informatique obsolète
Circularité	• Allongement de la durée de vie et entretien (infrastructure et du matériel roulant) • Réparation (pièces réparables du matériel) • Réemploi (ex. : ballast, pièces techniques) • Réutilisation (ex. : traverses) • Utilisation de matières premières issues du recyclage (ex. : rail, TGV M)	• Prestations de Reverse logistique (GEODIS)	• Prévention des déchets • Tri (produits, déchets) • Démantèlement (matériel roulant) • Préparation en vue du réemploi (ex. : ballast, traverse, matériel informatique...) • Réutilisation (traverse) • Recyclage (ex. : rail, cuivre, métaux, DMA, tenues image) • Valorisation énergétique (déchets)

Étape 2, « evaluate » : évaluer les relations de dépendance et incidences

- Synthèse des impacts sur les matières premières, les ressources et les services écosystémiques
- Synthèse des dépendances vis-à-vis des ressources et matières indispensables à l'activité du Groupe

	DÉTERMINER LA STRATEGIE	RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET LOGISTIQUE ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	GÉRER LA FIN DE VIE DES ACTIFS
Impacts négatifs	• Fragmentation des habitats naturels et pièges à faune (patrimoine réseau) • Pression sur les écosystèmes (utilisation de matières premières non renouvelables) • Possible pression sur les droits humains (impact indirect selon les pays dans lesquels sont extraits les matières nécessaires) – risque qui ne peut être exclu (cf. Plan de vigilance)	• Dégradation du milieu naturel • Production de déchets par les clients	• Gestion des produits de dépose ou en fin de vie : pression sur l'environnement plus ou moins importante selon la solution mise en œuvre au regard de la hiérarchie des modes de traitement
Dépendances	• Disponibilité des ressources naturelles non renouvelables (cf. matières citées ci-dessus) • Accessibilité prix des ressources et matières (ex. : volatilité des prix de l'énergie liée au contexte géopolitique) • Diversité et robustesse des fournisseurs en capacité de fournir le Groupe (cf. matériel roulant) • Stabilité du cadre normatif (cf. évolution des réglementations appelant une anticipation du Groupe, par exemple sur la pollution)		• Évolution du cadre réglementaire • Maturité des filières de traitement des produits en fin de vie

- Synthèse des impacts positifs et négatifs entendus au sens de la CSRD, sur la base des interfaces avec la nature, des dépendances et des impacts identifiés

TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Impact négatif	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	• Conséquences de l'important besoin en ressources induit par l'ampleur des actifs d'une activité ferroviaire (impact environnemental et impact humain)
Impact positif	Préservation des écosystèmes	• Diminution des contraintes exercées sur les écosystèmes et ainsi, préservation de la biodiversité et allègement de la pression sur les ressources et sur l'environnement y compris biodiversité.

Étape 3, « assess » : analyser les risques et opportunités importants

Synthèse des risques et opportunités entendus au sens de la CSRD, prenant en compte :

- Les risques de transition (ex. : évolution de la réglementation sur l'utilisation de ressources non renouvelables ou de la valorisation des déchets, évolution des pratiques circulaires liées à l'introduction de nouvelles technologie et l'adoption de nouveaux processus de

production, sensibilité des clients et des investisseurs à l'évolution du modèle économique de l'entreprise)

- Les risques physiques (ex. : tension sur les approvisionnements, notamment concernant les ressources non renouvelables)
- Les opportunités (ex. : développement de pratiques plus sobres, favorables au réemploi et permettant d'allonger la durée de vie des ressources et outils de production et permettant in fine des économies (ex. : allongement des durées de vie des matériels roulants), développement de nouvelles filières industrielles).

TYPE IRO	IRO	DESCRIPTION
Risque	Non-prise en compte ou prise en compte insuffisante de la sobriété dans la gestion des ressources	• Augmentation de coûts liés à l'absence d'une sobriété des solutions techniques, usages, entretien/maintenance, consommation : – Coûts liés à surconsommation au regard du besoin à satisfaire – Coûts potentiels liés à une réglementation devenue plus exigeante – Coûts réputationnels en cas d'incapacité à s'adapter dans un délai court – Coûts d'exposition à des crises nouvelles (ex : approvisionnement en énergie ou semi-conducteurs)
Risque	Mauvaise prise en compte, dans la chaîne de valeur amont, des enjeux de circularité liés à l'approvisionnement en matières premières	• Augmentation des coûts et impacts sur le chiffre d'affaires liés à l'approvisionnement en matières premières : – Augmentation des prix des matières premières – Pertes d'exploitation en cas d'impossibilité d'accéder aux matières premières indispensables – Coûts réputationnels liés au retard dans l'adoption de pratiques circulaires
Risque	Mauvaise prise en compte des enjeux de circularité dans nos opérations et dans la chaîne de valeur aval	• Augmentation des coûts et impacts sur le chiffre d'affaires liés à un manque d'optimisation de l'utilisation des produits et à la fin du cycle de vie : – Coûts liés à la production en grande quantité de déchets et risque associé de non-conformité – Dépenses supplémentaires en cas de non-recyclage de matériaux de valeur (ex. cuivre) – Risque réputationnel si les activités du Groupe sont considérées comme fortement génératrices de déchets et pertes de marché associées
Opportunité	Intégration de la préservation des ressources et de la circularité dans nos process et pratiques sur toute la chaîne de valeur	• Préservation des ressources et la circularité et création de filières internes de réemploi et de valorisation
Opportunité	Développement de nouveaux business liés à l'économie circulaire	• Gain financier et réputationnel du fait du positionnement de nouvelles activités du groupe SNCF sur la chaîne de valeur de l'économie circulaire • Opportunité faire de nos produits de dépose un gisement de matières premières secondaires

Étape 4, « prepare » : préparer et communiquer les résultats de l'évaluation de l'importance

Selon les méthodes et outils d'évaluation décrites ci-dessus [cf. Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités – IRO-1] [cf. échelles de cotations adoptées, hypothèses s'appuyant sur les données d'activités de l'entreprise notamment sur les consommations et le emploi de matières, les données de marchés notamment sur l'évolution du prix des matières, etc.], la matérialité de la gestion des ressources et la circularité est tirée par la matérialité des impacts sur l'environnement plus que par la matérialité des risques et opportunités.

Consultation des parties prenantes

Concernant la mise en place de consultation, il n'y a pas eu de consultation spécifique des parties prenantes sur les ressources entrantes, sortantes et les déchets car l'identification des IRO repose en 2023 sur une démarche

pragmatique qui capitalise sur l'existant. Les informations qui nourrissent régulièrement la démarche RSE du Groupe ont alimenté les travaux, à savoir :

- La matrice de matérialité simple réalisée en 2022.
- La cartographie des risques majeurs du Groupe actualisée en 2023.
- La cartographie des risques du Plan de vigilance de 2023

1.4.1.5.6 Conduite des affaires – G1

Le processus d'identification des impacts, risques et opportunités matériels du Groupe inclut les questions liées à la conduite des affaires. Les informations précisent les critères pertinents, à savoir lieu, l'activité, le secteur et la structure de la transaction. [cf. Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels – IRO-1].

1.4.2 Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par le rapport de durabilité - IRO-2

1.4.2.1 Liste des exigences de publications couvertes par la déclaration relative à la durabilité

ESRS	Exigences de publication	Colonne1	Libellé des exigences de publication	Publication
ESRS 2		1	INFORMATIONS GENERALES	
ESRS 2	BP-1	1.1.1	Base générale pour la préparation des états de durabilité	53
ESRS 2	BP-2	1.1.2	Publication d'informations relatives à des circonstances particulières	53
ESRS 2	GOV-1	1.2.1	Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	55
ESRS 2	GOV-2	1.2.2	Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance de l'entreprise et enjeux de durabilité traités par ces organes	58
ESRS 2	GOV-3	1.2.3	Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation	58
ESRS 2	GOV-4	1.2.4	Déclaration sur la vigilance raisonnable	60
ESRS 2	GOV-5	1.2.5	Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité	61
ESRS 2	SBM-1	1.3.1	Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	61
ESRS 2	SBM-2	1.3.2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	70
ESRS 2	SBM-3	1.3.3	Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique	73
ESRS 2	IRO-1	1.4.1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	92
ESRS 2	IRO-2	1.4.2	Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise	108
E1		2.2	CHANGEMENT CLIMATIQUE	
E1	E1-1	2.2.1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	121
E1	E1-2	2.2.2	Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	124
E1	E1-3	2.2.3	Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	126
E1	E1-4	2.2.4	Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	134
E1	E1-5	2.2.5	Consommation d'énergie et mix énergétique	139
E1	E1-6	2.2.6	Émissions brutes de GES de scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES	141
E2		2.3	POLLUTION	
E2	E2-1	2.3.1	Politiques en matière de pollution	145
E2	E2-2	2.3.2	Actions et ressources relatives à la pollution	145
E2	E2-3	2.3.3	Cibles liées à la pollution	146
E4		2.4	BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES	
E4	E4-2	2.4.2	Politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes	146
E4	E4-3	2.4.3	Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes	150
E4	E4-4	2.4.4	Cibles en matière de ressources hydriques et marines	152
E4	E4-5	2.4.5	Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes	152
E5		2.5	UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE	
E5	E5-1	2.5.1	Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire	152
E5	E5-2	2.5.2	Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	155
E5	E5-3	2.5.3	Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	162
E5	E5-4	2.5.4	Flux de ressources entrants	163
E5	E5-5	2.5.5	Flux de ressources sortants	164
S1		3.1	PERSONNEL DE L'ENTREPRISE	
S1	S1-1	3.1.1	Politiques concernant le personnel de l'entreprise	170
S1	S1-2	3.1.2	Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts	178
S1	S1-3	3.1.3	Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	181
S1	S1-4	3.1.4	Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions	183
S1	S1-5	3.1.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	196
S1	S1-6	3.1.6	Caractéristiques des salariés de l'entreprise	198
S1	S1-8	3.1.7	Couverture des négociations collectives et dialogue social	199
S1	S1-9	3.1.8	Indicateurs de diversité	200
S1	S1-14	3.1.10	Indicateurs de santé et de sécurité	200
S1	S1-16	3.1.11	Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	201
S1	S1-17	3.1.12	Cas, plaintes et impacts graves sur les droits de l'homme	201

S2		3.2	TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR	
S2	S2-1	3.2.1	Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	202
S2	S2-2	3.2.2	Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	207
S2	S2-3	3.2.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations	208
S2	S2-4	3.2.4	Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	209
S2	S2-5	3.2.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	213
S3		3.3	COMMUNAUTÉS AFFECTÉES	
S3	S3-1	3.3.1	Politiques relatives aux communautés affectées	214
S3	S3-2	3.3.2	Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts	216
S3	S3-3	3.3.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations	217
S3	S3-4	3.3.4	Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les communautés affectées, et efficacité de ces actions	218
S3	S3-5	3.3.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, au développement des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	219
S4		3.4	CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX	
S4	S4-1	3.4.1	Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	219
S4	S4-2	3.4.2	Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts	224
S4	S4-3	3.4.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations	226
S4	S4-4	3.4.4	Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions	227
S4	S4-5	3.4.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	236
G1		4.1	CONDUITE DES AFFAIRES	
G1	G1-1	4.1.1	Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	238
G1	G1-2	4.1.2	Gestion des relations avec les fournisseurs	243
G1	G1-3	4.1.3	Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin	245
G1	G1-4	4.1.4	Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin	249
G1	G1-6	4.1.5	Pratiques en matière de paiement	249

À l'issue de l'évaluation de chaque impact, risque et opportunité, pour définir les informations matérielles à publier, la démarche suivante a été adoptée :

– Application d'un seuil de matérialité d'impact et financier tels que décrit plus haut permettant de déterminer les impacts, risques et opportunités matériels, selon l'un ou l'autre des critères

– Élaboration d'une table de correspondance entre IRO et exigences de publication pour identifier les informations contenues dans la norme se rapportant aux IRO

– Intégration des règles complémentaires de publication pour s'assurer de prendre en compte l'ensemble des données exigées (ex. : ESRs 2)

– Pour chaque exigence de publication identifiée comme « obligatoire » à la suite de ces étapes de travail :

- Exclusion des données non pertinentes au regard de l'activité de l'entreprise : la norme étant trans-sectorielle, elle inclut des points de données s'appliquant à d'autres secteurs d'activité
- Exclusion des données non matérielles [cf. notion de « matérialité des informations »] : un même point de données peut porter sur des informations matérielles comme non matérielles (ex. : matérialité de la pollution de l'air vs. non-matérialité de la pollution de l'eau)

– Non-publication de données actuellement non disponibles au sein de l'entreprise ou confidentielles

Cette démarche a permis de définir les informations matérielles à publier.

2. INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

2.1 TAXONOMIE

2.1.1 Enjeux de la réglementation Taxonomie pour le Groupe SNCF

Le règlement Taxonomie UE 2020/852 du 18 juin 2020 s'inscrit dans le prolongement des accords de Paris de 2015 et du Green Deal européen. Il répond aux besoins des acteurs financiers, investisseurs et assureurs notamment, d'une définition commune et partagée de la durabilité, ainsi que d'une information standardisée et comparable sur les enjeux environnementaux et sociaux. Issu de trois ans de travaux de la Plateforme européenne sur la finance durable, il est applicable sans transposition en droit national depuis l'exercice 2021 pour les entreprises d'intérêt public. Les critères d'application du règlement Taxonomie ont été précisés par actes délégués en 2021 et 2023.

Le règlement Taxonomie vise à valoriser les activités considérées comme durables afin de réorienter les capitaux vers celles-ci. Ceci passe par l'identification des secteurs économiques contributifs aux six objectifs environnementaux du règlement :

- CCM¹ | Atténuation du changement climatique
- CCA | Adaptation au changement climatique
- WTR | Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines
- CE | Transition vers une économie circulaire
- PPC | Prévention et réduction de la pollution
- BIO | Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Une activité peut contribuer aux objectifs du règlement, soit par sa performance propre, soit en permettant l'exercice d'autres activités durables (activité habilitante), soit en favorisant la transition vers une économie neutre en carbone (activité transitoire),

Une activité éligible sera alignée si elle respecte les trois critères définis dans les actes délégués :

- Contribution substantielle à l'un des six objectifs environnementaux,
- Absence de préjudice important sur les cinq autres objectifs
- Respect de garanties minimales.

Conformément à l'article 8 de l'acte délégué de juillet 2021, l'alignement est évalué sur trois indicateurs financiers : Chiffre d'affaires (CA), investissements (CAPEX) et charges d'exploitation (OPEX).

L'application du règlement taxonomie a été progressive. L'exercice 2024 est marqué par l'obligation de publier les données d'alignement à l'ensemble des 6 objectifs environnementaux du règlement. Les précédents exercices comportaient en revanche des obligations de publication partielle :

2021 : Éligibilité aux 2 objectifs climat

2022 : Alignement aux 2 objectifs climat

2023 : Alignement aux 2 objectifs climat et éligibilité aux 4 autres objectifs

Cet exercice est également marqué par la première publication du rapport de durabilité en application de la directive CSRD. Les informations relatives à l'application du règlement taxonomie s'insèrent dans le chapitre Environnement de ce rapport

L'application du règlement taxonomie permet ainsi de faire le lien, sous la forme d'indicateurs financiers avec les engagements de la SNCF en faveur d'un mode de transport faiblement émissif en CO₂eq.

Ces engagements se déclinent en différentes stratégies :

- Une réduction des émissions résiduelles de CO₂eq, essentiellement portées sur le périmètre immobilier et le transport par motorisation thermique et décrite dans § ESRS E1 du Rapport de durabilité,
- Les incitations à faire préférer le train et le développement de l'offre de transport ferroviaire.

Les effets de ces stratégies se retrouvent intégrés de manière globale dans les KPIs alignés aux critères du règlement qui représentent des indicateurs de performance.

Par ailleurs, d'autres actions en lien avec la stratégie d'atténuation du changement climatique sont engagées par le groupe et notamment la réduction des consommations d'énergie primaire et d'électricité et l'accroissement des achats d'énergie de sources

renouvelables. Cependant ces actions ne sont pas reprises dans les critères d'alignement des activités éligibles du groupe, elles sont donc sans incidence sur les KPI alignés.

Ce chapitre Taxonomie présente dans un premier temps le périmètre éligible du Groupe. Il présente ensuite les trois indicateurs de durabilité prévus au règlement : Chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX alignés en décrivant les activités et actions associées. Une dernière partie est consacrée à la présentation de la méthodologie appliquée pour déterminer ces indicateurs.

2.1.2 Le périmètre éligible du Groupe

L'analyse d'éligibilité a été déterminée par la mise en correspondance des entités de l'ensemble du Groupe SNCF et les secteurs d'activités décrits par le règlement taxonomie dans l'Annexe de l'Acte Délégué Climat de 2021 et dans l'acte délégué de juin 2023 décrivant les quatre objectifs complémentaires.

Pour l'exercice 2024, les activités du groupe SNCF sont éligibles dans les proportions suivantes :

- Chiffre d'affaires : 82% d'éligibilité
- CAPEX : 94 % d'éligibilité
- OPEX : 91 % d'éligibilité

L'éligibilité générale des activités du Groupe est conséquente. Elle représente 82% de son chiffre d'affaires 94% de ses CAPEX. Ce haut niveau d'éligibilité s'explique par la correspondance forte entre les activités du groupe et les activités taxonomie du secteur transport décrites dans le règlement.

Les activités du Groupe sont essentiellement éligibles à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Une part mineure d'entre elles est éligible aux objectifs d'économie circulaire, de prévention de la pollution et de prévention des ressources marines. Enfin, l'éligibilité à l'objectif d'adaptation au changement climatique est soit mineure, quand des actions dédiées à l'adaptation sont identifiables, soit communes à l'objectif d'atténuation du changement climatique.

2.1.2.1 Éligibilité aux objectifs Climat

Atténuation du changement climatique

Sur l'objectif d'atténuation du changement climatique, le CA éligible est essentiellement constitué des activités de transport ferroviaire et routier de passagers assurées par SNCF Voyageurs et Keolis, de transport de Fret ferroviaire et routiers assurés par Rail Logistics Europe et GEODIS et d'une partie des redevances facturées par les activités d'infrastructure.

Les CAPEX et OPEX éligibles à l'objectif d'atténuation du changement climatique sont essentiellement portés par les activités d'infrastructure (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) et par les transporteurs.

Adaptation au changement climatique

L'éligibilité à l'objectif d'adaptation concerne les CAPEX et OPEX pour les activités adaptées. Elle est le plus souvent incorporée aux CAPEX et OPEX éligibles à l'atténuation à travers des spécifications techniques intégrant les contraintes de résilience au changement climatique :

- Peinture en blanc des éléments de signalisation
- Anticipation de la saison chaude par les équipes de maintenance au début de chaque année afin de préparer les installations à une éventuelle vague de chaleur

¹ Acrostiches officiels des différents objectifs du règlement et qui seront repris tout au long de ce chapitre

– Suppression progressive du meulage pendant d'été pour éviter les étincelles pouvant provoquer des feux

– Adaptation des conditions de travail aux variations extrêmes de température

Et de manière plus générale, dès à présent toutes les actions de renouvellement et de modernisation des voies et de régénération des ouvrages d'art et hydrauliques intègrent des spécifications permettant d'accroître la résilience du réseau ferroviaire vis-à-vis du changement climatique.

L'éligibilité à l'adaptation au changement climatique est donc généralement indissociable de l'objectif d'atténuation du changement climatique. Elle peut relever de l'approche multi objectifs détaillée dans les tableaux figurant en annexe de ce chapitre.

2.1.2.2 Éligibilité aux quatre autres objectifs environnementaux

L'analyse d'éligibilité aux quatre autres objectifs environnementaux a conduit à identifier quelques activités spécifiques :

– CA et OPEX éligible à l'objectif d'économie circulaire. Ils correspondent à des activités liées à la gestion de la fin de vie du matériel roulant (vente et démantèlement) sur la SA Voyageurs, aux activités de la filiale Niederolm de GEODIS ainsi que la vente de vieilles matières chez SNCF Réseau.

– OPEX éligible aux objectifs de prévention de la pollution : associés aux activités de dépollution des sols (Voyageurs, immobilier)

– CAPEX éligibles à la prévention des ressources marines et associés au programme national de rénovation des réseaux d'assainissement et d'adduction du groupe (projet CEPIA)

Les investigations menées n'ont pas conduit à identifier d'activités éligibles aux objectifs de prévention de la biodiversité.

Par ailleurs, le programme de mise en conformité des continuités écologiques conduit par SNCF Réseau s'élève à 0,7 M€. Il n'a cependant pas pu être identifié de manière distincte dans les CAPEX et ne peut donc être ajouté aux éléments ci-dessus.

En synthèse de ces points, le tableau ci-après donne une représentation synthétique du fléchage entre les principales activités du groupe et les différents objectifs et activités du règlement de taxonomie environnementale :

Obj	Code	Activité taxonomie	description de l'activité SNCF
CCM	6.1	Transport ferroviaire de passagers	Activités de SNCF Voyageurs
CCM	6.2	Transport ferroviaire de fret	Activités de Rail Logistics Europe
CCM	6.3	Transport routier de passagers	Activités de Keolis
CCM	6.4	Transport par cycles	Activités de Geodis
CCM	6.5	Transport par véhicules légers	Activités de Keolis et Geodis
CCM	6.6	Transport routier de fret	Activités de Geodis
CCM	.14	Infrastructure de transport ferroviaire	Activités de Gares et connexions et SNCF Réseau
CCM	7.7	Acquisition et propriété de bâtiments	Activités de gestion immobilière
CE	5.4	Vente de matériel de seconde main	Activités de ventes de produits en fin de vie chez Voyageurs, Geodis, Réseau

2.1.2.3 Contributions à plusieurs objectifs

Dans le cadre de la publication de l'acte délégué de juin 2023 portant sur les quatre objectifs complémentaires, des analyses sont également requises sur les activités pouvant contribuer simultanément à plusieurs objectifs. La contribution à plusieurs objectifs concerne essentiellement les activités ayant à la fois un effet sur l'atténuation et l'adaptation au changement climatique. En effet, les activités relatives à l'adaptation au changement climatique relèvent soient de l'organisation des activités courantes et sont donc disséminées dans les coûts d'exploitation. Elles ne peuvent donc être individualisées. Elles peuvent également faire partie des comptes non inclus dans les OPEX (surcoûts d'énergie par exemple). Ces éléments relèvent des tableaux multi objectifs présentés en annexe du rapport de durabilité.

La contribution multiple peut également concerner les activités éligibles à l'économie circulaire donnant lieu simultanément à des actions de dépollution.

2.1.2.4 Activités non éligibles

Les activités non éligibles du Groupe portent sur les périmètres suivants :

– Activités de courtage du groupe GEODIS qui ne correspondent pas à une activité taxonomie

– Activités réalisées sur les entités transverses du siège du Groupe (Corporate, centre de services partagés)

– Entités de Keolis assurant des activités hors référencement taxonomie, en particulier celles du périmètre EFFIA

– Redevances de concessions commerciales de l'activité de gestion de SNCF Gares & Connexions.

Les CAPEX et OPEX exclus de l'éligibilité sont ceux portés par des entités non éligibles (Corporate, entités support) ou concernant des investissements non rattachables à des activités taxonomie.

2.1.2.5 Évolution de l'éligibilité

Le CA éligible augmente de 2 points en 2024 sous l'effet de la croissance importante des activités de transport de passagers chez Voyageurs (+6%) et Keolis (+6%). Cette croissance augmente la part des activités 6.1 et 6.3 du CA du Groupe. L'éligibilité est stable sur les CAPEX et les OPEX. L'éligibilité est majoritairement portée sur les activités de transport (6), et de manière peu significative sur les activités immobilières (7). L'évolution est marginale sur les activités associées aux objectifs de prévention de la pollution, de prévention des ressources marines et d'économie circulaire.

M€	2024			2023		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Total groupe	43 354	9 875	4 373	41 760	9 721	3 352
Objectifs climat	35 564	9 325	3 933	33 727	9 043	2 733
Autres objectifs	98	13	34	13	19	41
Total Eligibilité	35 662	9 338	3 967	33 740	9 062	2 774
%	82%	94%	91%	81%	93%	83%

2.1.3 L'alignement du groupe SNCF

Le CA aligné aux critères du règlement de taxonomie environnementale s'élève à 52% du CA du Groupe et les CAPEX alignés à 37%. Le tableau ci-après présente le récapitulatif des données sur les KPI 2024 et 2023. Les données détaillées sur les différents KPI et par activités figurent dans les tableaux réglementaires en annexe du rapport de durabilité.

	2024			2023		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Activités alignées	52%	37%	33%	50%	37%	29%
Activités éligibles non alignées	30%	57%	58%	31%	56%	54%
Activités non éligibles	18%	6%	8%	19%	7%	17%

2.1.3.1 Chiffre d'affaires aligné

Objectif atténuation du changement climatique

Le chiffre d'affaires aligné s'élève à 22,7 Md€, il représente près de 52% des activités du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté par les activités 6.1 Transport ferroviaire de passagers (41%), 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (5 %), 6.3 Transport urbain et suburbain de passagers (4%) et 6.2 Transport ferroviaire de fret (3 %).

Le chiffre d'affaires aligné de l'activité 6.1 Transport ferroviaire de passagers correspond au transport réalisé avec du matériel électrique ou du matériel bi-mode roulant sur le réseau électrifié :

- Transport à grande vitesse (Inoui, OUIGO et filiales Voyageurs),
- Transport régional ou interrégional réalisé par les activités TER et Intercités
- Transport en Île-de-France réalisé par Transilien.
- Transport ferroviaire réalisé par Keolis Nederland et Keolis Downer Adelaïde

Le chiffre d'affaires aligné de l'activité 6.2 Transport ferroviaire de fret correspond à l'activité de transport de fret réalisée avec du matériel ferroviaire électrique tant par Fret SNCF que par certaines filiales françaises et européennes de R4L. (Captrain, Combicargo, VIIA, Forwardis).

Sur l'activité 6.3 Transport urbain et suburbain de passagers, le chiffre d'affaires aligné correspond au transport réalisé avec des véhicules électriques ou à hydrogène (Keolis Lyon, Keolis Lille Métropole, Keolis Bordeaux Métropole, Keolis Rennes, Keolis-Downer Victoria, Keolis Amey Metrolink)

Le chiffre d'affaires aligné de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspond essentiellement à la redevance d'accès sur le périmètre électrifié du réseau

ferroviaire ainsi qu'aux redevances facturées par SNCF Gares & Connexions aux opérateurs ferroviaires hors Groupe.

Enfin une part mineure des activités 6.4, 6.5 et 6.6 est alignée. Elle correspond aux tournées de vélos cargos et véhicules électriques légers et camions réalisées par l'activité Distribution Express et European Road Network de Geodis.

Le tableau ci-après récapitule en synthèse ces différents éléments

M€	2024		2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)	22 717		20 967	
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	6.1	CCM 17 564 41%	16 477	39%
Transport ferroviaire de fret	6.2	CCM 1 198 3%	1 005	2%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	6.3	CCM 1 795 4%	1 583	4%
Infrastructure de transport ferroviaire	6.14	CCM 2 070 5%	1 900	5%
Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	6.4	CCM 1 0%	1	0%
Transport par motos, VP et VU légers	6.5	CCM 2 0%		
Vente de matériel de seconde main	5.4	CE 88 0%		
A.2 - Activités éligibles mais non alignées	12 945		12 772	
Activités éligibles à l'objectif climat	CCM	12 934 30%	12 761	31%
Activités éligibles à l'obj. économie circulaire	CE	10 0%	11	0%
Activités non éligibles	7 692		8 020	
Total	43 354		41 760	

Le chiffre d'affaires figurant au pied du tableau correspond au chiffre d'affaires externe du Groupe figurant dans le rapport de gestion § Chiffre d'affaires « Le chiffre d'affaires consolidé du groupe SNCF s'élève à 43 354 M€ à fin décembre 2024, soit une augmentation de 1 594 M€ (+3,8%) par rapport à 2023

L'analyse des différentes composantes des activités du Groupe montre que sur les seules activités ferroviaires, (Voyageurs, Fret, Réseau et Gares), le CA aligné s'élève à 20.8 Md€ soit 84% du CA

L'analyse du respect des critères montre qu'une partie des activités du groupe respecte les critères de contribution substantielle mais pas l'ensemble des critères d'absence de préjudices importants.

L'écart concerne des activités réalisées avec des trains bi-mode sur les activités 6.2 : les seuils d'émission applicables à l'époque de la mise en service de ce matériel de transport étant supérieurs aux seuils fixés ultérieurement par le règlement européen. Il porte également sur les activités 6.3 et 6.6 : le respect du critère sur les pneumatiques ne pouvant être systématiquement documenté.

Cet écart représente un enjeu de l'ordre de 100 M€, soit 0.2% du CA

L'analyse sur le CA a également été menée sur les autres objectifs. Elle a conduit à identifier du CA aligné sur

l'objectif économie circulaire. Il correspond à de la vente de matériel roulant et matériau de voies en fin de vie réalisés par Voyageurs et SNCF Réseau.

Le tableau réglementaire complet sur le CA aligné figure en annexe du rapport de durabilité.

2.1.3.1.1 Évolution de l'alignement

Le chiffre d'affaires aligné progresse de près de 2 points par rapport à 2023. Ceci s'explique sous le double effet d'une croissance du poids relatif du CA des activités Voyageurs et Keolis et d'une amélioration générale de l'alignement.

L'amélioration générale de l'alignement est essentiellement due à :

- La mise en service de flottes de véhicules électrifiés chez Keolis
- La progression de l'alignement sur certaines filiales du groupe (R4L et Keolis notamment) grâce à la fois à l'amélioration des pratiques en matière d'économie circulaire et au respect du critère d'adaptation au changement climatique sur un périmètre élargi d'entités

L'évolution de cet alignement aux critères de la taxonomie environnementale européenne traduit et confirme l'engagement de longue date du groupe en faveur de la mobilité durable. Il valorise les effets des investissements de décarbonation engagés cette année et précédemment tant pour maintenir le réseau et le matériel roulant que pour développer de nouvelles offres de transport.

2.1.3.2 CAPEX alignés

Les CAPEX alignés ont été déterminés à partir des investissements réalisés en propre par le Groupe, complétés des droits d'utilisation en application de la norme IFRS 16. L'indicateur exclut les investissements associés à des actifs financiers de concession comptabilisés en application de la norme IFRIC 12.

Pour le Groupe SNCF, engagé de longue date dans la mobilité durable, les CAPEX alignés correspondent soit à des opérations permettant de maintenir l'appareil de production en l'état (opération mi-vie sur le parc de matériel roulant, régénération du réseau ferroviaire etc.) soit d'opérer des transformations industrielles (acquisition de nouveaux types de matériel roulant, construction ou électrification de nouvelles voies). Parfois, les investissements de rénovation sont combinés à des transformations industrielles.

Les CAPEX alignés correspondent à des investissements issus de ce périmètre, et contribuant substantiellement à un objectif environnemental, sans effet collatéral sur les autres objectifs environnementaux et en respectant des garanties minimales, tel que décrit dans l'Article 3 du règlement Taxonomie.

Les CAPEX alignés s'élèvent à près de 3,7 Md€ représentant 37 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCF

Cet alignement est essentiellement porté par les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (26%) et 6.1 Transport ferroviaire de passager (7%). Il est également porté par les activités 6.2 Transport ferroviaire de fret (1 %), 6.3 Transport routier de passagers (1 %) ainsi que acquisition et propriété de bâtiments (7.7) comme détaillé dans le tableau ci-après :

M€		2024		2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)		3 688		3 608	
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	654	7%	572 6%
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	112	1%	139 1%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	CCM	6.3	97	1%	83 1%
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	2 603	26%	2 655 27%
Construction de bâtiments neufs	CCM	7.1	36	0%	56 1%
Acquisition et propriété de bâtiments	CCM	7.7	113	1%	
Autres activités	CCM		74	1%	104 1%
A.2 - Activités éligibles mais non alignées		5 650		5 453	
Activité éligible à l'objectif climat	CCM		5 638	57%	5 434 56%
Activités éligibles à l'objectif Prévention des ressources marines	WTR		12	0%	14 0%
Activités éligibles aux autres objectifs	PPC / EC		1	0%	5 0%
Activités non éligibles		536		660	
Activités non éligibles		536		660 7%	
Total		9 875		9 721	

Le dénominateur des CAPEX de 9,9 Md€ comprend :

Les investissements sur les immobilisations corporelles et incorporelles, d'un total de 8 425 M€ comme mentionné dans les comptes consolidés « *Les flux d'investissement liés aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se décomposent comme suit : immobilisations incorporelles 377 M€, immobilisations corporelles 7940 M€ et intérêts d'emprunts capitalisés 108 M€²* »

– Les droits d'utilisation ainsi que leur actualisation, au titre de l'application de la norme IFRS16 concernant les contrats de location (1 403 M€)³, comme mentionné dans les comptes consolidés « *les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories : nouveaux contrats 1071 M€ et autres variations⁴* »

– Les entrées de périmètre retraitées de l'écart d'acquisition, amortissements et dépréciations (47 M€)⁵
Ce cadrage constituant le dénominateur des CAPEX est repris dans le tableau ci-après :

M€	2024
1 - Investissements corporels et incorporels bruts	8 425
2 - Droits d'utilisation (DU)	1 071
3 - Actualisation des DU	332
4 - Entrées de périmètre	47
Total des CAPEX (dénominateur)	9 875

Les CAPEX alignés de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent à une partie des

² Cf comptes consolidés Groupe : § Investissements

³ Cf. comptes consolidés Groupe : § Droits d'Utilisation

⁴ Les autres variations s'élèvent à 369 M€ incluant les actualisations de contrats de 332 M€

⁵ Les entrées de périmètre figurant au dénominateur des CAPEX correspondent aux variations de périmètre mentionnés dans les comptes consolidés

investissements réalisés sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi que dans les gares. Ils incluent notamment les opérations de régénération du réseau électrifié réalisées par les établissements de rénovation des infrastructures et les projets sur lesquels un système de management environnemental (SME) est déployé ou associé à la maîtrise d'ouvrage travaux. A cela s'ajoutent les phases études des projets (ingénierie, études préalables, homologations) portant sur le réseau électrique. Les CAPEX alignés incluent également les projets menés par SNCF Gares & Connexions et associés à une notice de respect de l'environnement (NRE) ou à une charte chantier vert, comme le projet de modernisation de la gare RER de Paris Austerlitz, de la gare de Lyon Part-Dieu ou encore de la gare de Pont Cardinet.

Les CAPEX alignés de l'activité 6.1 Transport ferroviaire de passagers correspondent aux investissements réalisés sur du matériel roulant électrique :

- Commandes de nouvelles rames électriques sur parc TGV et TGV du futur (TGV M)
- Projets de rénovation, opérations mi-vie et transformation de TGV, rames électriques Transilien, TER, voitures Corail
- Pose de compteurs d'énergie notamment sur les rames TGV, TER, Transilien
- Projet ERTMS, système européen de normalisation de la signalisation en cours de déploiement sur le parc et le réseau

Les CAPEX alignés de l'activité 6.2 Transport ferroviaire de fret correspondent aux investissements réalisés sur du matériel électrique des entités du périmètre R4L.

- Acquisition et locations de locomotives électriques sur le parc de Fret SNCF et de ses filiales
- Opérations de rénovation et opérations de maintenance mi-vie sur le matériel électrique.

Les CAPEX alignés de l'activité 6.3 correspondent principalement à des acquisitions de véhicules électriques et hydrogène en France et à l'étranger.

Des CAPEX alignés ont été identifiés sur les activités de nature immobilière (7.1 à 7.7) par vérification du respect des critères sur les seuils d'émission et l'absence de préjudice importants (activités 7.1, 7.2, 7.3 et 7.7) ou par typologie d'investissements (activités 7.4, 7.5 et 7.6)

Ils correspondent pour l'essentiel aux investissements suivants :

- Activité 7.1 : Construction de nouveaux technicentres répondant aux critères HQE pour les activités de Sud Azur, Etoile d'Amiens et Loire Océan
- Activité 7.2 : Rénovation de technicentres sur l'activité Voyageurs
- Activités 7.3 : installations d'amélioration de l'efficacité énergétique sur l'ensemble des SA du groupe, notamment le remplacement de chaudière
- Activités 7.7 : CAPEX associés aux baux souscrits en 2024 (Campus Hamo et Perspective) ainsi qu'aux renouvellement de baux sur les campus de Saint Denis (Réseau et Rimbaud principalement)

Parmi les activités éligibles mais non alignées, figurent des activités respectant les critères de contribution substantielle mais pas l'ensemble des critères d'absence de préjudices importants.

L'écart concerne essentiellement les activités d'infrastructure de transport ferroviaire (6.14) : les

investissements réalisés sur le réseau électrifié contribuant substantiellement à l'objectif et sont partiellement alignés au vu du respect des critères d'absence de préjudice important.

L'écart concerne également les activités 6.3 et 6.5 : le respect du critère sur les pneumatiques et l'économie circulaire ne pouvant être systématiquement prouvé

L'écart global représente un enjeu de l'ordre de 1.7 Md€, soit 17% des CAPEX

Les analyses menées sur les autres objectifs n'ont pas conduit à identifier de CAPEX alignés.

Le tableau réglementaire sur les CAPEX alignés figure en annexe du rapport de durabilité.

2.1.3.2.1 Financement par obligations durables et CAPEX ajustés

Les CAPEX financés par obligations durables sont constitués d'investissements de renouvellement et de modernisation sur le réseau électrifié respectant les critères d'absence de préjudice important, ainsi que ceux de la Climate Bond Initiative. Ils concernent uniquement le périmètre de SNCF Réseau.

En 2024, les obligations durables ont permis de financer environ 1,3 Md€ de CAPEX alignés de SNCF Réseau, soit 66.4 % des CAPEX alignés de SNCF Réseau.

Au niveau de l'ensemble du Groupe, les obligations durables ont permis de financer 37% de ses CAPEX alignés 2024, soit 14% des CAPEX totaux 2024.

Au niveau du Groupe, les CAPEX ajustés, correspondant au reliquat des CAPEX alignés non financés par obligations durables, s'élèvent à 2.4 Md€, soit environ 24% des CAPEX totaux du groupe.

La réglementation impose également de déclarer le lien entre chiffres d'affaires et financement par obligations durables. Ce lien ne peut être réalisé de la même manière car le CA ne peut être mis en lien calculatoire avec le financement. En revanche, et compte tenu de la temporalité du cycle d'investissement il peut être établi que le financement par obligations durables, via le fléchage vers des investissements alignés concourt directement à la réalisation d'un CA durable tant dans le transport de passagers que de marchandises.

Pour les mêmes motifs, il n'est pas possible d'établir un lien entre le financement par Green Bonds et les OPEX.

2.1.3.2.2 Évolution du pourcentage d'alignement

Le taux d'alignement des CAPEX est stable comparé à 2023. Une légère évolution est constatée entre les activités 6.1 et 6.14 (+/- 1 point) :

- Le taux d'alignement sur l'activité 6.14 passe de 27 à 26 points. Cela s'explique par une légère diminution des CAPEX sur le réseau électrifié, due à l'importance donnée aux investissements sur les lignes de dessertes fines du territoire, généralement non électrifiées
- Le taux d'alignement sur l'activité 6.1 progresse de 1 point sous l'effet de la croissance des investissements de rénovation et modernisation du matériel roulant ferroviaire

2.1.3.2.3 CAPEX alternatif

L'article 8 du règlement précise que les CAPEX incluent les investissements propriété de l'entreprise ainsi que les locations considérées comme des investissements au titre de la norme IFRS 16. Il exclut de fait les investissements associés à la norme IFRIC 12 qui couvrent les opérations de locations financement entre concédant et concessionnaire.

Cette exclusion conduit à ne pas rendre compte d'un volume significatif d'activités du groupe qui concourent

également à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Ces activités concernent les contrats de concession entre le groupe et les autorités organisatrices de transport (TER, IDFM etc.). Dans le cadre de ces contrats, le groupe exploite et mène des opérations d'entretien et de rénovation de matériel de transport pour les compte des autorités organisatrices. Ce matériel de transport répond aux différents critères d'alignement à l'objectif d'atténuation du changement climatique.

Dès lors, et pour rendre compte de cette activité le Groupe souhaite publier un indicateur alternatif de performance regroupant à la fois

– Les CAPEX alignés

– Et les investissements portés par ces contrats de concession et répondant également aux critères de contribution substantielle et de l'absence de préjudice important.

Ceux-ci représentent un enjeu d'investissement de 2 492 M€, dont 1 661 M€ répondant aux critères de l'acte délégué sur l'atténuation du changement climatique.

Additionnés aux CAPEX alignés, cet ensemble s'élève à 5 326 M€. Ceci représente donc un CAPEX alternatif de 43% comme détaillé dans le tableau ci après :

2 - Actifs financiers de concession - Investissements répondant aux critères de contribution substantielle et DNSH

6.1	Transport ferroviaire de passagers	1 627
6.3	Transport routier de passager	11
CAPEX alignés		3 688
Numérateur : CAPEX respectant CS et DNSH		5 326
CAPEX selon article 8 du règlement taxonomie		9 998
Actifs financiers de concession (IFRIC 12)		2 492
Dénominateur : base CAPEX élargie		12 490
% CAPEX alternatif		43%

2.1.3.3 OPEX alignés

Selon l'article 8, du règlement taxonomie, les OPEX correspondent aux charges associées à la maintenance des actifs. Ces charges peuvent également inclure des frais de recherche et développement. Cette analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition.

La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie.

Les OPEX alignés représentent près de 33% de l'ensemble des OPEX du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté sur les activités 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire (13%), 6.1 Transport ferroviaire de passagers (12%), 6.3 Transport urbain et interurbain de passagers (4%) et 6.2 Transport ferroviaire de Fret (2%). Il est détaillé dans le tableau ci-après :

2024					2023	
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)					973	
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	537	12%	321	10%
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	104	2%	86	3%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	CCM	6.3	186	4%	172	5%
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	577	13%	394	12%
Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie	CE	2.6	27	1%	0	0%
A.2 - Activités éligibles mais non alignées					1 801	
activités éligibles à l'objectif climat	CCM		2 529	58%	1 760	53%
activités éligibles aux autres objectifs	CE / PP		7	0%	41	1%
Activités non éligibles					578	
Total					3 352	

Le tableau réglementaire sur les OPEX alignés ainsi que ceux qui contribuent à des objectifs multiples figure en annexe du rapport de durabilité.

Le total des OPEX de 4,4 Md€ est issu d'une sélection de comptes correspondant à la définition de l'article 8 et inclus dans la catégorie des achats et charges externes

Les OPEX alignés de l'activité 6.14 Infrastructures de transport ferroviaire correspondent aux opérations d'entretien réalisées sur le périmètre électrifié du réseau ferroviaire ainsi qu'à celles réalisées dans les gares. Ils incluent également les études associées aux projets sur le périmètre électrifié du réseau

Les OPEX alignés des activités 6.1 et 6.2 Transport ferroviaire de passagers et de fret correspondent aux opérations d'entretien réalisées sur du matériel ferroviaire électrique. Pour l'activité 6.3, elles correspondent aux opérations d'entretien sur du matériel électrique et hydrogène utilisé pour le transport routier de passagers.

2.1.3.3.1 Évolution du pourcentage d'alignement des OPEX

L'évolution des OPEX alignés suit dans l'ensemble la tendance des CAPEX alignés. Elle s'explique par des facteurs similaires :

– Poursuite et accentuation du déploiement des dispositifs de SME sur le périmètre de l'infrastructure

– Identification plus fine des catégories d'OPEX alignés : études sur les projets de rénovation du réseau électrifié, documentation systématique des engagements RSE des marchés de travaux.

2.1.3.4 Activités nucléaire et Gaz & fossiles

Le groupe SNCF n'exerce pas d'activités en lien avec la production ou le financement d'énergie d'origine nucléaire ou issus de la combustion du gaz naturel. Les détails de cette absence d'exposition sont précisés dans le tableau figurant en annexe du rapport de durabilité.

2.1.3.5 Perspectives d'évolution des KPI alignés

L'alignement du chiffre d'affaires et des CAPEX traduisent les effets d'actions à temporalité différente.

La part de 52% de chiffre d'affaires aligné reflète l'activité actuelle. Elle est marquée par l'engagement de longue date de la SNCF dans la fourniture d'une offre de mobilité à émission directe nulle de CO₂e ou faiblement carbonée.

La politique ambitieuse de décarbonation de la SNCF (-30% sur les activités de transport et -50% sur les

activités du bâtiment à horizon 2030 par rapport à 2015) repose en partie sur un recours à des solutions à zéro émission nette mais aussi sur des moyens alternatifs hors champ du règlement taxonomie : bio-carburant, réduction des consommations électriques, gestes d'écoconduite, techniques d'éco stationnement etc.

La poursuite de cette trajectoire devrait donc en partie favoriser la croissance du chiffre d'affaires aligné. L'utilisation de carburant alternatif comme le bio carburant n'entrant pas dans les critères d'alignement.

Les CAPEX reflètent quant à eux l'effort d'investissement du Groupe tant pour maintenir le niveau d'alignement du chiffre d'affaires, issu des capacités actuelles de production, que pour opérer des transformations industrielles. Le taux d'alignement actuel est représentatif du poids important des investissements sur le réseau ferroviaire. Le potentiel maximal d'alignement, contraint par l'étendue du réseau électrifié n'est pas encore atteint.

Le plan de CAPEX proposé par le Règlement n'est pas disponible au niveau du Groupe, néanmoins les évolutions sur les CAPEX alignés tiendront compte de l'évolution des différentes catégories d'investissements respectant les critères du règlement.

Ainsi, la poursuite de la politique de déploiement d'un SME sur tous les établissements dédiés à l'infrastructure à l'horizon 2025 ainsi que la documentation systématique des pratiques de management environnementale sur l'ensemble des chantiers de travaux devrait permettre de poursuivre la croissance du taux d'alignement des CAPEX.

A ces investissements sur l'infrastructure s'ajouteront les effets des programmes d'investissements portant sur le matériel ferroviaire électrique (passagers et fret).

Les investissements dans le domaine immobilier : construction ou rénovation labellisées HQE, la poursuite de la souscription de baux sur des bâtiments répondant aux meilleures performances énergétiques, ainsi que les programmes de changement de chaudière, mesures d'isolation thermique qui devraient poursuivre leur montée en charge, favoriseront également la croissance de l'alignement.

Plus largement, les effets d'une amélioration des politiques d'économie circulaire sur les filiales européennes et hors Europe, pourront contribuer à faire progresser l'alignement de plusieurs activités Taxonomie.

Enfin, et de manière transversale, les critères d'alignement à la taxonomie sont de plus en plus pris en compte dans les stratégies des investisseurs. Cette évolution devrait favoriser l'identification individuelle des projets alignés et leur association en tant qu'actifs sous-jacents à des financements verts (Green Bonds et UE GBS).

2.1.4 Méthodologie

2.1.4.1 Analyse des critères de contribution substantielle

L'analyse de la contribution substantielle a été réalisée en déclinant la notion d'activité mentionnée dans les actes délégués sur les ratios de chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX.

Pour le chiffre d'affaires, le niveau d'activité a été apprécié au regard d'indicateurs extra-financiers homogènes (trafic, km, capacités sur le réseau etc.) correspondant à la définition taxonomie, croisés avec les flux financiers de cet indicateur.

Pour les CAPEX et les OPEX, le niveau d'activité a été analysé sur la base des flux financiers associés à ces indicateurs. Ce choix a été privilégié pour permettre une analyse unifiée des investissements. Ils se caractérisent par une très grande hétérogénéité qui en font des éléments non additionnables.

Par défaut, l'ensemble des éléments précisés concerne l'objectif d'atténuation au changement climatique. Une précision au cas par cas est apportée pour les autres objectifs.

2.1.4.2 Chiffre d'affaires contribuant substantiellement

Le dénominateur pris en compte pour le chiffre d'affaires est celui du périmètre consolidé du Groupe.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Pour les activités 6.1 et 6.2, l'analyse a porté sur les données associées à la part d'activité « dont les émissions directes de CO₂eq sont nulles » et celles utilisées par « un moteur conventionnel lorsqu'une telle infrastructure n'est pas disponible (bimodal) ». Ceci a conduit à détourner les activités de transport réalisées avec du matériel électrique et celles réalisées avec du matériel bi-mode (engin équipé de deux moteurs, l'un électrique, l'autre diesel).

Pour les activités 6.1, ce détournement a été réalisé à partir des trains.km électriques réalisés sur le réseau par les différentes activités Voyageurs et complété du chiffre d'affaires des filiales Voyageurs exploitant du matériel à grande vitesse électrique (Eurostar, OUIGO, SVI, etc.).

Pour l'activité 6.2, le détournement du chiffre d'affaires réalisé avec du parc électrique ou bi-mode a été réalisé en s'appuyant sur les tonnes.km réalisées et en excluant la part de chiffre d'affaires associé au transport de combustible fossile. Cette part exclue a été déterminée par l'analyse des flux de ventes. Elle est par ailleurs reprise comme indicateur dans le rapport de durabilité.

Sur l'activité 6.3 Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, le détournement a été réalisé en identifiant l'énergie de traction utilisée dans les entités relevant de cette activité taxonomie (Électricité, Hydrogène, Diesel, Autres énergies), pour ne retenir que les entités dont les émissions de CO₂e sont nulles à l'échappement (Électricité, Hydrogène). La part de ces activités a été rapprochée de la base de données des km parcourus pour identifier la part contribuant substantiellement.

La contribution substantielle des activités 6.4 et 6.5 a été évaluée sur la base du nombre de tournées de vélos cargos et véhicules électriques. L'identification a été réalisée à partir des données de production des entités concernées collectées via des questionnaires.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en isolant le chiffre d'affaires associé aux péages et redevances sur le réseau électrifié. Les données d'appui ont été les classifications UIC⁶ du réseau ferroviaire. Le chiffre d'affaires réalisé par l'activité Gares a quant à lui été essentiellement déterminé à partir des péages facturés aux opérateurs ferroviaires.

Concernant l'objectif économie circulaire associé à l'activité 5.4, la contribution a été identifiée en isolant le CA associée à la vente de produits en fin de vie : matériel roulant et matériau de voie. Il a également été confirmé

⁶ Appellation sur les types de voies, de reconnaissance internationale dans le monde du chemin de fer

que ces ventes étaient bien associées à des contrats et ne nécessitaient pas l'emballage des produits.

2.1.4.3 CAPEX contribuant substantiellement

Le dénominateur des CAPEX a été déterminé en réunissant les flux associés aux investissements traditionnels dits « en propriété » et ceux associés aux loyers qualifiables d'investissements (DU) en application de la norme IFRS16. Les flux associés aux investissements relatifs aux actifs financiers de concession (IFRIC 12) ont été exclus de ce périmètre à l'exclusion des travaux menés pour déterminer le CAPEX alternatif.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Pour les activités 6.1 et 6.2, le détournement a conduit à rechercher dans les bases comptables les investissements réalisés sur du matériel électrique et bi-mode. Pour les engins bi mode, une clé a été appliquée pour isoler la part affectable à la motorisation électrique. Ceci a également conduit à isoler au préalable les engins moteurs (locomotives, motrices) des voitures tractées.

Pour l'activité 6.3, les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à identifier la nature de l'investissement et le type de motorisation.

Pour l'activité 6.14, la contribution substantielle a été mesurée en s'appuyant à la fois sur la catégorisation UIC, correspondant à une classification des segments de voies et des analyses complémentaires.

Pour les activités 6.5, 6.6, et 3.6, les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à remonter des informations par nature via des questionnaires adressés aux entités du périmètre.

Pour les activités 7.3, 7.4, 7.5, 7.6 les travaux pour déterminer la part des CAPEX contribuant substantiellement ont consisté à remonter les informations par nature par identification de projets dans les bases de données.

Pour les activités 7.1 et 7.2, l'analyse a été réalisée en confrontant des projets avec les critères de performance énergétique du règlement.

Pour les activités 7.7, l'analyse s'est faite par rapprochement entre les bases de données financières et les baux associés et par vérification du respect des critères de performance énergétique.

Pour l'activité 3.19, les investigations ont conduit à rechercher la part d'investissements associée à la rénovation de matériel roulant électrique ou bi-mode.

2.1.4.4 Opex contribuant substantiellement

Le dénominateur des OPEX est issu d'un cadrage par les comptes de charges associés à la maintenance et à la recherche et développement conformément à l'article 8 du règlement. Ce caractère composite en fait un indicateur moins signifiant que le chiffre d'affaires ou les CAPEX.

La sélection de comptes associés aux OPEX s'est portée sur les catégories de charges suivantes :

- Entretien, maintenance et location de matériel roulant ferroviaire
- Entretien et maintenance sur biens immobiliers
- Entretien et maintenance sur le réseau ferroviaire
- Entretien et maintenance sur matériel de transport
- Études et recherche,

Et en neutralisant les éventuels flux de production immobilisée à partir des informations fournies par les SI spécifiques à chaque SA.

Les éléments constituant la base (dénominateur) des OPEX font partie des achats et charges externes présentés dans les comptes consolidés du groupe

§ Achats et charges externes. Ceux-ci s'élèvent à 17 292 M€ dont 7 264 M€ au titre des autres achats et charges externes dont est issue la sélection des OPEX servant de dénominateur.

Pour le numérateur, l'analyse a conduit à détourner les flux d'OPEX associés aux critères définis par activité taxonomique. Ce détournement a été réalisé de manière additive quand les données financières associées permettaient une identification à la source. Quand cela n'était pas possible, notamment quand l'information technique permettant d'identifier les critères de respect du règlement taxonomique n'est pas disponible dans les SI à la source des OPEX, un proxy a dû être utilisé.

Ce proxy a été déterminé selon les effets d'induction les plus pertinents : chiffre d'affaires pour les transporteurs, et investissements pour les activités d'infrastructure.

Pour les activités 6.1 et 6.2, l'analyse a conduit à rechercher les flux associés à la maintenance du matériel roulant électrique en appliquant une clé basée sur les volumes d'activités.

Pour l'activité 6.3, les travaux pour déterminer la part des OPEX contribuant substantiellement à l'alignement Taxonomie ont consisté à identifier les km parcourus et par type d'énergie

Pour les activités 6.14 de SNCF Réseau, le détournement des OPEX contribuant substantiellement a pu être réalisé sur des systèmes source en couplant les charges de maintenance et de recherche et développement avec les indicateurs sur le type de voies maintenues en s'appuyant sur la catégorisation UIC. Concernant l'activité Gares, le détournement a été réalisé en appliquant une clé basée sur le niveau d'alignement des CAPEX.

Enfin, la documentation permettant de prouver les critères de contribution substantielle sur les OPEX de l'activité 6.6 n'étant pas disponible, il n'a pas été possible de la déterminer sur cette activité.

2.1.4.5 Analyse des critères d'absence de préjudice important

L'analyse de l'absence de préjudice important (DNSH) a reposé sur plusieurs travaux :

- Une analyse technique préalable permettant d'identifier les données qualitatives et quantitatives requises pour vérifier le respect des critères
- Une analyse complémentaire sur les critères à partir des données disponibles
- Une analyse thématique, à partir des retours de la FAQ pour identifier les cas de non-applicabilité des DNSH (cf. description par activité). La FAQ 9 C/2023/267 de décembre 2022 portant sur l'Acte Délégué Climat a confirmé qu'une activité peut être qualifiée d'alignée sans respecter un critère spécifique qui ne lui serait pas applicable.

Ces travaux ont donné lieu à des « raccords » entre les analyses techniques et les données financières pour réaliser un nouveau fléchage à partir des données contribuant substantiellement. Ce fléchage a été réalisé en s'appuyant autant que possible sur les indicateurs permettant de faire le lien entre contributions substantielles et éléments de preuve de l'absence de

préjudice important, en particulier via les comptes analytiques

2.1.4.5.1 Analyse du critère d'adaptation au changement climatique

L'activité ferroviaire est par nature confrontée aux aléas climatiques. Les situations extrêmes sont bien connues et documentées par le Groupe depuis des dizaines d'années et traitées dans le cadre des plans de continuité d'activité (PCA) qui permettent d'assurer la poursuite du service en cas de survenance.

L'enjeu de l'adaptation au changement climatique prolonge la sensibilité opérationnelle à ces **questions**.

Le pilotage de l'adaptation au changement climatique repose sur différentes instances mises en place depuis 2021 au niveau central et progressivement étendues aux différentes SA du groupe. Le réseau de référents du Groupe est désormais structuré et la sensibilisation/formation des salariés au plus près du terrain aux diagnostics de résilience et à la gestion des risques physiques se poursuit : formation à la méthode OCARA, module dédié dans le Label Transition Ecologique aujourd'hui suivi par plus de quatre mille dirigeants et managers chez SNCF Voyageurs. En termes de sensibilisation, des fresques du climat ont été organisées au sein des SA. Des détails complets sur l'organisation mise en place au sein du Groupe figurent dans le chapitre § E1 du rapport de durabilité (politiques liées à l'atténuation et à l'adaptation du changement climatique, actions et ressources en rapport avec les politiques de changement climatique)

Par ailleurs, au cours de l'exercice 2024, différentes instances gouvernementales (DGTIM, DGEC et DG Trésor) ont demandé au Groupe de produire une étude de vulnérabilité sur ses différents sites, ainsi que de décrire et d'évaluer financièrement le plan de prévention envisagé.

L'analyse du DNSH Adaptation au changement Climatique du règlement taxonomie s'est donc appuyée sur une organisation structurée et responsable au sein du Groupe dont les travaux sont également attendus à haut niveau des autorités françaises. Elle a donné lieu à la réalisation d'une analyse instruite selon les attendus de l'appendice A de l'Annexe 1 de l'Acte Délégué Climat.

Identification des risques

Les risques climatiques physiques significatifs pour les activités du groupe SNCF ont été identifiés parmi ceux énumérés dans le tableau de la section II de l'appendice A. Pour chacun des aléas climatiques, l'impact et la fréquence du risque associé ont été étudiés. L'évaluation de l'impact a intégré les dimensions financières, réputationnelle, santé au travail, sécurité, sûreté et clients/salariés. L'évaluation de la fréquence du risque s'est appuyée sur les sinistres qui se sont déjà produits dans le Groupe et sur les études dans le domaine.

Les risques auxquels le Groupe est particulièrement sensibles sont les suivants :

- Modification des températures
- Stress thermique
- Variabilité des températures
- Vagues de chaleur
- Feux de végétation
- Sécheresse
- Inondations

- Précipitations extrêmes
- Cyclones. Tempête
- Retrait et gonflement d'argiles.
- Glissement de terrain

Evaluation des risques

Le Groupe a mené des analyses de vulnérabilité de ses activités en France comme à l'international, souvent en collaboration avec des prestataires compétents disposant de l'expertise nécessaire.

Pour réaliser ces études, le Groupe a choisi deux scénarios du GIEC : le RCP 4.5 à (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées) en raison de leur alignement avec les données scientifiques et leur capacité à couvrir des risques et des incertitudes plausibles.

Les études utilisent des données climatiques géospatiales spécifiques aux localisations des actifs du groupe SNCF, ainsi que des données à l'échelle nationale et régionale. Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme.

Le Groupe a également défini les horizons temporels couverts par les études, à savoir le court (2030), le moyen (2050), et le long terme (2100), permettant ainsi une vision prospective des effets du changement climatique sur les activités et actifs du Groupe, y compris sur ceux ayant une durée de vie longue (> 50 ans).

Le groupe a analysé l'impact sur ses actifs et activités des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus. Les analyses de vulnérabilité menées par le Groupe ont permis d'identifier les principaux aléas liés au changement climatique auxquels sont et pourront être exposés ses actifs et activités et ce, dans différentes zones géographiques, sur plusieurs horizons temporels et avec deux scénarios climatiques, dont un à émissions élevées.

Le contenu détaillé des ces analyses de vulnérabilité et les principaux éléments de diagnostic figurent dans le chapitre § E1 du rapport de durabilité (finalisation des diagnostics de vulnérabilité)

En complément des études de vulnérabilité menées par les SA sur leurs actifs et activités, le Groupe va mener en 2025 des travaux visant à évaluer plus précisément les coûts et les gains associés aux efforts d'adaptation du système ferroviaire au changement climatique. Ces travaux devraient permettre de réaliser un chiffrage plus détaillé des plans d'adaptation des filiales et du système ferroviaire d'ici à fin 2025 afin de répondre à la demande de l'État.

Solutions d'adaptation

L'analyse des risques a été complétée de l'identification et de l'évaluation des solutions d'adaptation. Ces solutions sont constituées de celles déjà mises en œuvre, et d'autres de nature plus profonde à mettre en œuvre sur le long terme.

Solutions déjà mises en œuvre

Activités 6.1 et 6.2

Mesures générales face au risque température :

- Système d'alertes Météo France dans toutes les sociétés du Groupe,
- Tournées « chaleur »,
- Information Voyageurs,
- Avitaillement en eau, mesures en cas d'arrêt en pleine voie,
- Adaptation des pratiques d'exploitation notamment pour la gestion de crise en cas de canicule,
- Dotations spécifiques fournies aux salariés pour atténuer les fortes chaleurs : gourdes isothermes, brumisateurs, glacières, équipements individuels refroidissants (gilets/casquettes), installation des climatiseurs dans les espaces de repos, organisation de la distribution d'eau fraîche, etc.
- Conception plus résiliente des futures gares et locaux dédiés au personnel, rafraîchisseurs d'air sous toiture ou en passerelle dans les technicentres de maintenance.

Mesures concernant le matériel roulant :

- Développement de solutions passives sur les matériels les plus anciens telles que la peinture en blanc de la toiture, l'ajout d'isolants thermiques sur des équipements électriques en toiture ou la mise en place de films athermiques sur les vitrages qui limitent les flux de chaleur du rayonnement solaire
- Travaux pour renforcer les climatisations notamment sur les rames TGV afin de limiter les risques de dysfonctionnements lors des périodes de fortes chaleurs ;
- Fiabilisation des climatisations voyageurs et/ou cabine des engins les plus anciens en optimisant l'aérodynamisme des conduits de distribution d'air ;
- Développement de méthodes pour mieux comprendre l'impact des fortes chaleurs sur les équipements les plus sensibles en particulier électroniques (travaux sur le moyen/long terme en cas de déploiement sur plusieurs types de matériels et selon les choix des activités)
- Mise en œuvre d'une approche par plage de température sur les fonctionnalités essentielles (climatisation...) avec l'idée de faire évoluer les seuils de fonctionnement.

Risques liés à l'eau

- Zones de mise hors d'eau pour le matériel roulant,
- Systèmes de recyclage de l'eau sur les machines à laver ou certains équipements de lavage de pièces,

Activité 6.3

- Création ou mise à jour des plans et procédures d'intervention en cas de phénomènes météorologiques extrêmes (notamment vagues de chaleur et inondations)
- Kit de communication à destination du personnel et des clients-voyageurs
- Adaptation des horaires de travail
- Formation des conducteurs.
- Mesures sur les installations
- Rénovation des bâtiments
- Réaménagement du mobilier urbain pour réduire les îlots de chaleur
- Augmentation de la fréquence des contrôles d'infrastructures
- Veille et anticipation

- Anticipation de l'exposition aux risques climatiques par la systématisation d'études d'impact pour les nouvelles lignes
- Installation de matériel en prévention des épisodes extrêmes

Activité 6.14 :

- Risques liés aux masses solides : ils conduisent à sélectionner et à gérer de manière appropriée la végétation sur les abords des voies et à favoriser, en lien avec les propriétaires, des solutions d'hydraulique douce et de végétalisation adaptée sur les parcelles riveraines pour limiter notamment les effets de ruissellement
- Gestion anticipée de la végétation, entretien et travaux des différents ouvrages,
- Risques liés au cycle de l'eau : démarche de sévénisation initiée en 2024, de la maintenance des ouvrages hydrauliques, associée à un budget en augmentation, afin de garantir le fonctionnement nominal de ces dispositifs qui protègent l'infrastructure des inondations de toute nature. La démarche sera prolongée par un effort de régénération de ces ouvrages à l'occasion de travaux sur les voies, dans le cadre de l'augmentation de la trajectoire de régénération.
- Intégration systématique de l'analyse de l'exposition aux risques climatiques dans les études d'impact pour les lignes nouvelles
- Étude et mise en œuvre de solutions de transformation de la structure et des matériaux des bâtiments

Solutions de long terme

Pour le plus long terme, et au-delà de l'identification des risques physiques pouvant survenir, le Groupe s'attache à investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités

Pour les activités 6.1, 6.2, l'Ingénierie du Matériel de la société SNCF Voyageurs, a participé à la construction du programme « Europe's Rail », une communauté mobilisée sur la recherche et l'innovation, qui vise à définir le « ferroviaire du futur » résilient au changement climatique.

Pour l'activité 6.14, les efforts d'identification des risques physiques à climat actuel et futur à l'échelle du réseau ferré national (RFN) se poursuivent.

Pour l'ensemble des activités, la direction Technologies, innovation & projets groupe (DTIPG) travaille sur la production de méthodologies et d'outils d'analyse de risque et d'aide à la décision.

En outre, le réseau Synapses d'experts du développement durable de la SNCF a été missionné pour mieux cerner le concept de SafN (Solution d'adaptation fondées sur la nature) et identifier les solutions applicables à la SNCF sur un premier cas d'étude : les extrêmes de température. L'objectif est d'obtenir une vision macroscopique des effets du changement climatique sur ce réseau pour un panel d'aléas climatiques.

Les éléments résumés dans cette note :

- Identification et évaluation des risques selon les scénarii GIEC et des méthodologies éprouvées,
 - Solutions d'adaptation déjà mises en place
 - Solutions d'adaptation à l'étude
- sont conformes aux attendus du critère d'absence de préjudice important sur l'adaptation au changement climatique. Ils permettent de conclure que l'ensemble des

activités du Groupe sont conformes aux critères décrits dans l'appendice A du règlement Taxonomie.

2.1.4.5.2 Analyse du respect des autres critères d'absence de préjudice important

Par défaut, l'ensemble des éléments précisés concerne l'objectif d'atténuation au changement climatique. Une précision au cas par cas est apportée quand l'analyse concerne d'autres objectifs.

La vérification du respect des autres critères d'absence de préjudice important s'est appuyée sur les pratiques du Groupe et le respect des réglementations en vigueur :

DNSH liés à l'économie circulaire

- Référentiels du groupe (RA00274) sur les grands principes de gestion des déchets conformément à la hiérarchie des modes de traitement des déchets
- Dispositif et suivi du taux de collecte et de réemploi du matériau de voies
- Engagements zéro déchet non orientés vers une filière de valorisation adaptée sur les chantiers de rénovation des gares

DNSH liés à la prévention des ressources marines, prévention de la pollution et respect de la biodiversité :

- Déploiement de système de management environnemental (SME) sur les infrapôles (entités de maintenance et rénovation de l'infrastructure ferroviaire) dont les exigences en matière de bio diversité, prévention de la pollution et en particulier la gestion des « Points Noirs Bruits », déchets et prévention des ressources marines sont décrites dans le référentiel RG033
 - Pratiques de management environnemental sur les projets de rénovation de l'infrastructure ferroviaire : Chartes Chantier verts, Notices de respect de l'environnement en phase d'appel d'offres, Diagnostic environnemental en phase d'études, Plan d'assurance environnement en phase réalisation
 - Certification ISO 14001 des technicentres de maintenance du matériel roulant et les établissements industriels voies (EIV)
 - En outre, des vérifications ad hoc ont été menées en circulant sur les entités du Groupe pour s'assurer du respect des critères en vigueur sur les pneumatiques des véhicules identifiés comme contribuant substantiellement (véhicules routiers électriques et à hydrogène).
- Ces dispositifs prolongent les actions déjà engagées par le Groupe et décrites de manière thématique dans le rapport de durabilité en sections E2 à E5 :
- Politique environnement,
 - Politique de gestion des ressources en eau,
 - Politique biodiversité à travers les engagements du Groupe avec Act4Nature,
 - Politique économie circulaire

En outre, une analyse ad hoc a été menée concernant l'application des critères d'absence de préjudice important sur le Chiffre d'Affaires de l'activité 6.14 associé au Réseau. Les éléments apportés pour justifier du respect du critère circulation des trains sur le réseau linéaire ont été les suivants :

- Prévention des ressources marines validée par la réglementation et les pratiques associées à la préservation écologique des cours d'eau
- Protection de la biodiversité validée par le respect de l'interdiction du glyphosate depuis sa mise en œuvre en 2021 et remplacé par la mise en œuvre de mesures alternatives comme les trains désherbant.
- Concernant l'objectif économie circulaire, le respect de l'absence de préjudice important de l'activité de vente de produits en fin de vie (activité 5.4) a été vérifié par les points suivants :
 - L'activité n'implique pas la production de chaleur ou de froid
 - L'activité ne conduit pas à fabriquer ou mettre sur le marché des substances visées à l'appendice C de l'acte délégué de juin 23 portant sur les 4 objectifs
 - L'activité est sans enjeux sur la prévention des ressources marines

Concernant l'objectif économie circulaire, le respect de l'absence de préjudice important de l'activité de dépollution et démantèlement des produits en fin de vie (activité 2.6) a été vérifié par les points suivants :

- L'activité est sans enjeux sur la prévention des ressources marines et la biodiversité
- L'activité est réalisée dans des centres équipés pour gérer en toute sécurité les travaux de dépollution et de démantèlement.

2.1.4.6 Respect de garanties minimales

L'analyse du critère des garanties minimales repose d'une part sur les dispositions de l'article 18 du règlement Taxonomie, et d'autre part sur les recommandations de la Plateforme pour la finance durable dans son Rapport final sur les garanties minimales du 11 octobre 2022 ainsi que sur la FAQ 2023/C 211/01 du 16 juin 2023 de la Commission Européenne

L'article 18 requiert que les entreprises vérifient la mise en œuvre de procédures visant à s'aligner sur les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales et les principes directeurs des Nations Unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, y compris les principes et les droits fixés par les huit conventions fondamentales citées dans la Déclaration de l'Organisation internationale du travail relative aux principes et droits fondamentaux au travail et par la Charte internationale des droits humains. De plus, le rapport de la Plateforme recommande de renforcer la vérification aux thématiques de la lutte anti-corruption, de la fiscalité, et du droit de la concurrence en proposant des critères de non-alignement à ne pas atteindre.

La vérification du respect des garanties minimales a donc reposé sur les lignes directrices du règlement Taxonomie et leur interprétation par la Plateforme pour la Finance Durable. Les quatre thématiques suivantes ont été identifiées comme point d'analyse :

- Droits Humains
- Corruption
- Fiscalité
- Droit de la concurrence.

Pour ces quatre thèmes, l'analyse du critère repose sur la mise en place de diligences ou de processus spécifiques et l'absence de condamnation majeure.

2.1.4.6.1 Mise en place de diligences ou processus spécifiques

Concernant les droits humains, le groupe SNCF s'est doté en 2023 d'une politique Droits humains et depuis l'exercice 2022 publie annuellement dans son rapport de gestion un plan de vigilance, en conformité avec la loi n°2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre. Celui-ci comprend :

- Une cartographie des risques destinée à leur identification, leur analyse et leur hiérarchisation
- Des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie, au regard de la cartographie des risques
- Des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes graves
- Un mécanisme d'alerte et de recueil des signalements relatifs à l'existence ou à la réalisation des risques, établi en concertation avec les organisations syndicales représentatives dans ladite société
- Un dispositif de suivi des mesures mises en œuvre et d'évaluation de leur efficacité. Celui-ci comprend également les engagements en matière de droits humains dans les processus de l'entité.

Ainsi, les six étapes-clés en matière de processus de diligence raisonnable en matière de droits humains sont couvertes.

Ces dispositions sont décrites plus largement dans le Rapport de Durabilité § Plan de vigilance (suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité)

Concernant la lutte contre la corruption, le groupe SNCF a adopté un programme de prévention et de lutte contre la corruption, conformément aux exigences de la loi dite « Sapin II ». Il vise à prévenir les risques juridiques, financiers et d'image que fait peser la corruption sur le Groupe. Dans ce but, plusieurs actions concrètes ont été mises en place comme prévu dans la loi, dont la diffusion d'un Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, et une formation obligatoire aux managers du groupe. Le dispositif de lutte contre la corruption repose notamment sur 3 piliers : engagement de l'instance dirigeante, cartographie des risques et gestion des risques. En matière de gestion et prévention des risques, un code de conduite est consultable sur le site sncf.com. De même un guide sur les conflits d'intérêt et des fiches pratiques sont disponibles sur l'intranet. Au sein du périmètre ferroviaire, un avenant au contrat de travail portant sur la déclaration de non- conflit d'intérêts a été diffusé pour signature par les cadres dirigeants et les cadres supérieurs. Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de lutte contre la corruption figurent en §G1 du rapport de durabilité (conduite des affaires, prévention et détection de la corruption et des pots de vin).

En matière de fiscalité, le Groupe a mis en place des processus adaptés pour identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas de litige fiscal, la Direction Fiscale du Groupe est saisie et accompagne l'entité concernée. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale. (Cf. Rapport de gestion § gestion des risques, risques fiscaux)

En matière de droit de la concurrence, l'entreprise sensibilise ses employés à l'importance du respect de

toutes les lois et réglementations applicables en matière de concurrence. Certaines entités du Groupe ont mis en place depuis 2019 un code de conduite pour une concurrence libre et loyale. A cela s'ajoute la mise à disposition d'un e-learning sur le respect du droit de la concurrence pour les équipes d'encadrement ainsi que la mise en place et diffusion depuis 2016 de la charte éthique comportant un volet spécifique au respect du droit de la concurrence. Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de droit de la concurrence figurent en §G1 du rapport de durabilité (conduite des affaires)

2.1.4.6.2 Absence de condamnations

Sur ces 4 différentes thématiques, le Groupe n'a pas fait l'objet de condamnation de nature à remettre en cause le respect du critère.

Ces analyses sur les process et l'absence de condamnations permettent de conclure que les activités du Groupe respectent les critères de garanties minimales du Règlement taxonomie.

2.2 CHANGEMENT CLIMATIQUE - ESRS E1

2.2.1 Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique - E1-1

2.2.1.1 Cibles de réduction des émissions [ART66]

Les objectifs actuels de réduction des émissions ont été pris en 2020 et concernent les émissions liées aux consommations d'énergie des activités du Groupe en France, pour les scopes 1 et 2. Ils sont conformes aux cibles sectorielles Transport et Bâtiment définies par la Stratégie nationale bas carbone (SNBC).

La SNBC est la feuille de route de décarbonation française permettant à la France d'atteindre les objectifs de l'Accord de Paris (trajectoire 1,5°C). Elle fixe des objectifs à court, moyen et long termes (les budgets carbone) qui sont déclinés par secteurs d'activité et par gaz à effet de serre. Ainsi, les secteurs des Transports, à l'exception de l'aérien domestique, et des Bâtiments doivent avoir atteint une décarbonation complète en 2050.

Les objectifs du groupe SNCF correspondent aux jalons 2030 de cette trajectoire SNBC en France.

En 2024, l'initiative SBT a validé les objectifs de décarbonation de Keolis et GEODIS sur une trajectoire 1,5°C à horizon 2030 sur le périmètre monde pour les scopes 1 et 2, et sur une trajectoire WB2°C sur le scope 3 à 2050.

En 2025, le groupe SNCF déposera auprès de SBTi des objectifs compatibles avec une trajectoire 1,5°C sur le périmètre monde pour l'intégralité de ses activités sur les scopes 1 et 2, et sur une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

Le Groupe réalise des prestations de transport de matières fossiles, porté par les activités de transport ferroviaire et transport routier. Les recettes de ces activités représentent moins de 10% des recettes totales.

[cf. Informations générales – ESRS 2 ; Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Chiffre d'affaires lié aux combustibles fossiles].

2.2.1.2 Leviers de décarbonation [ART66]

Le plan de transition du groupe SNCF s'appuie sur des leviers de sobriété énergétique, efficacité énergétique, et de changement de sources énergétiques.

Ces différents leviers couvrent les domaines suivants et sont intégrés au plan stratégique 2023-2032 :

- Écoconduite et éco-stationnement : les solutions techniques sont éprouvées et la mise en œuvre se poursuit.

– Efficacité du matériel roulant : transformation du parc TGV avec l'arrivée de nouveaux matériels déjà commandés, amélioration du matériel roulant existant (TGV, TER, Transilien, Intercités). Les programmes sont déjà engagés et les lignes budgétaires sécurisées.

– Transition vers des solutions bas carbone des différentes flottes de matériels roulants et véhicules : recours aux biocarburants, électrification.

– Énergies renouvelables : poursuite de la contractualisation et de la mise en œuvre opérationnelle de contrats d'énergie d'origine renouvelable (Power Purchase Agreements, PPA), installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments et ombrières.

En complément, la nouvelle filiale SNCF Renouvelables, lancée en juillet 2023 a pour mission de valoriser le foncier de la SNCF pour sécuriser ses besoins en électricité. Ainsi, 1 000 hectares de bâtis et de terrains éligibles au solaire ont été identifiés. Pour chaque site retenu, la puissance potentiellement exploitable et la valeur économique du projet ont été estimées afin de s'assurer de leur pertinence.

– Décarbonation du parc immobilier : amélioration du management de l'énergie, rénovation énergétique, sortie du fioul, réseaux de chaleur urbains, etc.

D'autres leviers sont à la main des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM), dont le financement reste à sécuriser. En effet, ce sont les AOM qui sont décisionnaires pour le renouvellement des parcs de matériels thermiques de TER avec des solutions décarbonées (trains hybrides, trains à batterie, trains hydrogène).

Enfin, le groupe SNCF a également identifié des leviers supplémentaires portant sur le scope 3, en complément de ceux inscrits au plan stratégique 2023-2032.

Décarbonation des achats pour les sociétés ferroviaires en France

Le déploiement de ce levier se traduit par la mise en place de critères de notation dans les appels d'offres. Les différents domaines Achats sont couverts par des critères spécifiques, identifiés avec les parties prenantes du processus achats comme les prescripteurs, les fournisseurs, les ingénieries. Ces critères de notation doivent :

- Être adaptés aux spécificités sectorielles
- Présenter un avantage concurrentiel technico-financier acceptable
- Être déployables à moyen terme (quelques trimestres).

Un indicateur permet de piloter ce levier de performance au sein de la filière Achats.

Décarbonation du transport sous-traité de marchandises

Le transport sous-traité de marchandises représente une grande partie des émissions de scope 3 de GEODIS, et en particulier les activités de :

- Transport terrestre (fret routier et ferroviaire) avec les activités European Road Network, Distribution & Express, Need it Now Delivers et trans-o-flex
- Transport intercontinentaux (fret aérien, maritime, routier et ferroviaire) avec l'activité de commissionnaire de transport.

Pour ces activités, le plan d'action mis en œuvre par GEODIS consiste à réduire les émissions de GES et/ou l'intensité carbone du transport en collaboration avec ses clients, ses sous-traitants et ses partenaires :

- En optimisant les flux et les chargements

– En reportant des volumes vers des modes de transport moins intensifs (transport maritime et ferroviaire)

– En exploitant les moyens de transport à leur optimum

– En ayant recours à des sources d'énergie bas carbone (électrique et biocarburants).

Décarbonation des activités numériques des sociétés ferroviaires

La SNCF porte une attention particulière à la réduction de son bilan carbone numérique et met en œuvre un plan d'action visant à :

- Faire prendre conscience des impacts environnementaux du numérique
- Limiter le renouvellement des terminaux
- Favoriser des usages numériques écologiquement vertueux
- Promouvoir des data centers moins énergivores et moins émetteurs
- Piloter la réduction des impacts environnementaux.

2.2.1.3 Investissements et financements

Le groupe SNCF publie pour la première fois des informations financières sur son plan de transition. Ces informations ont été collectées par circularisation des entités du Groupe et compilées par un processus spécifique, le Groupe ne disposant pas de référentiel de gestion adaptée à collecter les informations sous ce prisme. Ces données ont été combinées avec les données relatives aux CAPEX et OPEX contribuant à l'objectif d'atténuation du changement climatique du règlement de taxonomie environnementale.

La valorisation des actions menées en matière d'atténuation du changement climatique est liée à différentes catégories d'actions. La première d'entre elles est directement liée aux CAPEX et OPEX alignés à l'objectif d'atténuation du changement climatique décrit dans le règlement de taxonomie environnementale. Pour l'exercice 2024, ces CAPEX et OPEX alignés s'élèvent respectivement à 3,7 milliards d'euros et 1,4 milliard d'euros.

À ces actions s'ajoutent celles qui contribuent substantiellement à l'objectif d'atténuation du changement climatique mais ne respectent pas les critères d'absence de préjudice importants. Pour l'exercice 2024, ces CAPEX et OPEX s'élèvent respectivement à 0,4 milliard d'euros et 0,2 milliard d'euros.

D'autres actions en lien avec l'atténuation du changement climatique sont menées sans correspondre aux critères du règlement taxonomie. Parmi celles-ci, figurent notamment l'utilisation du biocarburant, dont le coût est de l'ordre de 21 millions d'euros.

L'ensemble des actions menées en matière d'atténuation du changement climatique représente 2 milliards d'euros d'investissements et 1,3 milliard d'euros d'OPEX (chiffres provisoires). Plus de 80% de ces sommes sont alignées à l'objectif d'atténuation du changement climatique au regard de la taxonomie environnementale.

La différence entre ces différentes catégories s'explique par le fait que certaines des actions menées en faveur de l'atténuation du changement climatique ne respectent pas l'ensemble des critères d'absence de préjudice important décrits dans le règlement de taxonomie environnementale. D'autres enfin, comme le déploiement de biocarburants, ne rentrent pas dans les descriptions techniques du règlement de taxonomie tout en contribuant positivement à l'atténuation du changement climatique.

Tableau Quantification des investissements et des financements visant à soutenir la mise en œuvre du plan de transition

	CAPEX 2024 M€	dont CAPEX alignés 2024 M€	OPEX 2024 M€	dont OPEX alignés 2024 M€
Éco-conduite et écostationnement	0,07	-	-	-
SNCF Voyageurs	0,07	-	-	-
Efficacité du matériel roulant	900	893	827	827
SNCF Voyageurs : Efficacité, rénovation, acquisition	682	682	526	526
Fret SNCF et R4L : Matériel roulant	112	112	104	104
Keolis : Matériel de transport urbain	104	97	197	197
GEODIS : Matériel de transport de marchandises	2	2	-	-
Transition vers des solutions bas carbone des flottes de véhicule	-	-	21	-
SNCF Voyageurs : B100	-	-	5	-
Keolis : B100 et HVO	-	-	16	-
Énergies renouvelables	0,49	0,49	-	-
Toutes sociétés : Installations liées aux énergies renouvelables	0,49	0,49	-	-
Décarbonation du parc immobilier	1 159	759	408	237
Toutes sociétés : Efficacité énergétique	188	188	-	-
Toutes sociétés : Station de recharge pour véhicules électriques	1	1	-	-
SNCF Gares & Connexions : Rénovation, entretien, modernisation des gares	971	571	408	237
TOTAL	2 060	1 653	1 257	1 064

Concernant les exercices futurs, le Groupe poursuivra les actions déjà engagées et mettra en œuvre les plans d'action décrits dans ce chapitre [cf. Actions et ressources de ce chapitre – E1-3].

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Enfin, en 2024, le groupe SNCF a assuré ses besoins de financements à moyen-long termes annuels pour 1,6 milliard d'euros au taux moyen de 3,09%. L'ensemble de ces financements a été réalisé au travers d'émissions d'obligations vertes, émises à taux fixe, protégeant la charge financière du Groupe contre la volatilité des taux dans le contexte d'incertitude actuellement observé. Ces financements alignés avec le plan de transition de l'entreprise sont dédiés aux actifs éligibles du périmètre infrastructure de SNCF Réseau, et portent sur des projets de maîtrise d'ouvrage, de renouvellement de voies, signalisation, IFTE.

2.2.1.4 Émissions de GES verrouillées

Après analyse, les seuls actifs actuellement incompatibles avec une transition vers une économie neutre pour le climat concernent :

- Les matériels thermiques de TER. La décision de renouvellement de ces matériels relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à qui ces matériels appartiennent.
- Les matériels roulants de Keolis, dont le renouvellement dépend également de la décision des AOM.
- Les matériels thermiques de Rail Logistics Europe. Ces matériels thermiques, indispensables à la réalisation de certains flux, seront progressivement remplacés par des matériels moins émetteurs.

Le plan de transition du groupe SNCF prévoit un renouvellement progressif de ces parcs thermiques avec des matériels décarbonés avant 2050. Ces leviers étant à la main des AOM (Keolis et TER), leur financement reste à sécuriser. Ils pèsent pour 25% dans l'atteinte de l'objectif du plan de transition.

Le groupe SNCF travaille étroitement avec les AOM et œuvre pour un renouvellement progressif de ces parcs thermiques avec des matériels décarbonés. En effet, la technologie doit être disponible au moment de la décision du renouvellement des parcs d'engins thermiques.

La direction Technologies, innovation et projets Groupe développe avec Alstom des prototypes et des essais en circulation commerciale, et procède à des évaluations des coûts de la mise en place des nouveaux matériels : trains hybrides, train à batterie, trains hydrogène.



Trains hybrides

Il s'agit de rames existantes sur lesquelles la moitié de la motorisation thermique est remplacée par des batteries. L'objectif est de réduire jusqu'à 20% de consommation énergétique. L'utilisation couplée avec un biocarburant (HVO, B100) peut constituer une opportunité pour améliorer la performance environnementale. La mise en exploitation commerciale expérimentale de la rame hybride a démarré en décembre 2023 et s'est poursuivie en 2024 sur l'ensemble des Régions impliquées dans le projet : Région Occitanie, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine et Centre-Val de Loire.

Trains à batterie

La transformation de rames bi-mode électrique-diesel en bi-mode batterie-caténaire permettra de récupérer de l'énergie de freinage et de rouler sur des voies électrifiées et non électrifiées grâce aux batteries d'une autonomie de 80 km. Cinq rames transformées circuleront en exploitation commerciale dans les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine et Hauts-de-France fin 2025.

Train hydrogène

C'est une autre solution pour des circulations bas carbone sur des lignes non électrifiées. Ce projet nécessite le déploiement d'un nouvel écosystème Hydrogène pour approvisionner les trains. La SNCF a officialisé la commande de 12 rames TER à hydrogène avec Alstom en avril 2021. Les premières circulations sont prévues en service commercial dans quatre Régions, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est en 2026.

2.2.1.5 Activités économiques liées aux activités fossiles

Le groupe SNCF dispose d'une activité peu significative de transports de produits fossiles [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Chiffre d'affaires lié aux combustibles fossiles].

Le transport de produits fossiles est réalisé sur du matériel spécialisé. Pour l'exercice 2024, les CAPEX réalisés sur ce type de matériel s'élève à environ trois millions d'euros.

2.2.1.6 Indices de référence « Accord de Paris »

Le groupe SNCF n'est pas exclu des indices de référence « Accord de Paris ».

2.2.1.7 Gouvernance du plan de transition [ART66]

En 2023, les leviers de décarbonation ont été intégrés au plan stratégique 2023-2032. L'avancement de la trajectoire de décarbonation est suivi :

- Lors des revues d'activité de printemps
- Deux fois par an au CNRG & RSE et au conseil d'administration.

L'élaboration du plan stratégique Groupe 2023-2032 a confirmé la capacité du groupe SNCF à tenir ses engagements à horizon 2030 et à assurer la cohérence entre la trajectoire de décarbonation et la trajectoire financière. La trajectoire de décarbonation du Groupe a été construite en prenant en compte les hypothèses d'évolution d'activité du plan stratégique Groupe, qui vise une contribution au doublement de la part du ferroviaire d'ici 2040.

La capacité à déployer des offres bas carbone étant un critère différenciant sur les marchés sur lesquels le groupe SNCF opère, les données financières prévisionnelles associées à la mise en œuvre des leviers de décarbonation ne sont pas publiées.

Le volet décarbonation du plan stratégique 2023-2032 du groupe SNCF a été approuvé en comité des nominations, de la rémunération, de la gouvernance et de la RSE le 6 septembre 2023, puis par le conseil d'administration le 13 septembre 2023.

L'avancement du plan de transition est suivi deux fois par an par le conseil d'administration.

En 2024, les émissions de GES sur les scopes 1 et 2 de l'énergie pour le Groupe en France s'élèvent à 1 401 ktCO₂e, en ligne avec l'objectif 2024 fixé à 1 408 ktCO₂e.

Le réalisé 2024 est cohérent avec la trajectoire de décarbonation inscrite au plan stratégique 2023-2032.

Les commentaires sur les poids de leviers sont détaillés ci-après [cf. Cibles liées à l'atténuation du changement climatique – E1-4].

2.2.2 Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation de celui-ci - E1-2

2.2.2.1 Politique d'atténuation du changement climatique [ART66]

En 2020, le groupe SNCF a pris auprès de l'agence des participations de l'État français (APE) l'objectif de réduire ses émissions de gaz à effet de serre sur le périmètre des scopes 1 et 2 en France :

- -30% sur ses activités Transport en 2030 par rapport à 2015
- -50% sur ses activités Bâtiment en 2030 par rapport à 2015
- Soit -32% en moyenne pondérée en 2030 par rapport à 2015.

En valeur absolue, cela représente une réduction des émissions de -533 ktCO₂e entre la valeur de référence de 1 651 ktCO₂e en 2015 et l'objectif de 1 118 ktCO₂e en 2030.

Pour l'année 2025, le groupe SNCF se fixe un objectif de court terme de 1 310 ktCO₂e, conformément à son plan stratégique.

Les objectifs de décarbonation concernent en 2024 les activités du Groupe en France. La politique atténuation concerne toutefois l'ensemble des activités du Groupe dans le monde.

Pour parvenir à ces objectifs, le groupe SNCF s'appuie sur trois types de leviers :

- Sobriété énergétique : réduction et maîtrise des consommations d'énergie pour ne consommer que l'énergie nécessaire (écoconduite, éco-stationnement)
- Efficacité énergétique : amélioration de la performance énergétique des matériels roulants et équipements pour réduire la consommation d'énergie à service rendu égal (nouveau TGV Inoui avec un nouvel aérodynamisme par exemple)
- Changement de sources énergétiques : remplacement d'équipements consommant des énergies fossiles par des équipements décarbonés (biocarburants, électrification des parcs de matériels et véhicules, remplacement des chaudières au fioul, etc.).

Parallèlement à ces travaux sur l'énergie, la SNCF a mis en place une politique de décarbonation des achats, couvrant les sociétés ferroviaires, avec pour objectifs en 2025 :

- 80% des fournisseurs des sociétés ferroviaires évalués avec un niveau de maturité carbone supérieur ou égal à intermédiaire
- 100% des marchés des sociétés ferroviaires attribués avec un critère carbone supérieur ou égal à 5 %, en sus de la note RSE.

La politique atténuation du changement climatique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie
	Risque	Augmentation des coûts et des investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés

Les impacts et risques matériels liés à la gestion de l'énergie sont traités dans la politique atténuation du changement climatique du groupe SNCF.

2.2.2.2 Politique d'adaptation au changement climatique

La politique d'adaptation au changement climatique concerne l'ensemble du groupe SNCF dans le monde. Elle s'articule autour de trois axes :

– Améliorer la connaissance des impacts du changement climatique :

- Identifier les vulnérabilités du Groupe au changement climatique et améliorer sa capacité de prévision et de production.
- Progresser dans la modélisation des impacts du changement climatique sur l'évolution de la demande de transport, des infrastructures, des matériels roulants et des bâtiments.
- Garantir la soutenabilité économique de nos activités.

– Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités pour :

- Assurer la continuité du service et réduire la vulnérabilité des actifs
- Améliorer la santé et la sécurité des salariés.

– Développer et déployer des solutions d'adaptation pour les actifs et les activités du Groupe : Investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités, infrastructures et systèmes.

Enfin, un plan d'action chiffré d'adaptation au changement climatique est en cours de construction pour 2025. Fin 2024, une ébauche de plan d'action d'adaptation au changement climatique à l'échelle macro est présentée par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs à l'État français. Le périmètre du plan d'action sera élargi au Groupe en 2025.

La politique adaptation au changement climatique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises
	Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités
	Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique

2.2.2.3 Mise en œuvre des politiques atténuation et adaptation au changement climatique

La directrice RSE du groupe SNCF est responsable de la mise en œuvre des politiques atténuation et adaptation. Elle est membre du comité exécutif Groupe et du comité stratégique climat. Elle rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

2.2.2.4 Normes et initiatives tierces [ART66]

Stratégie nationale bas carbone

La politique atténuation du groupe SNCF s'inscrit dans la Stratégie nationale bas carbone. À la suite de l'Accord de Paris, la France a mis à jour sa feuille de route pour lutter contre le changement climatique : la stratégie nationale bas carbone (SNBC), introduite par la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte. La SNBC définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle fixe des objectifs à court-moyen termes (les budgets carbone) qui sont déclinés par secteurs d'activité et par gaz à effet de serre. Ainsi, les secteurs des transports, à l'exception de l'aérien domestique, et des bâtiments doivent avoir atteint une décarbonation complète en 2050.

Dans le cadre des participations de l'État dans le groupe SNCF au titre de la loi de finance rectificative n°2020-935, le Groupe a pris des engagements de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du Transport et du Bâtiment en France. Ces engagements

font l'objet d'un rapport annuel de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre en France, conformément à l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020. Ce rapport était publié depuis trois ans dans la déclaration de performance extra-financière du Groupe. Ces éléments sont désormais inclus dans le rapport de durabilité [cf. Informations générales – ESRs 2 ; Publication d'informations relatives à des circonstances particulières du chapitre – BP-2].

La politique atténuation est également en adéquation avec le guide national sur les principales méthodologies de construction par une entreprise d'une trajectoire de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre cohérente avec les budgets carbone sectoriels. Ce guide a été validé par les ministres chargés de l'économie et de l'environnement et a été publié en novembre 2021 sur le site du ministère chargé de l'environnement.

SBTi

La SNCF avait défini dès 2019 des objectifs de réduction des émissions de GES de -26% en 2030 (base 2017) sur les scopes 1, 2 et 3 de l'énergie, sur le périmètre de ses activités ferroviaires en France. Ces objectifs sont en cours de révision. En 2025, le groupe SNCF déposera à la validation par SBTi des objectifs 2030 sur les trois scopes dans le monde, incluant Keolis et GEODIS.

Autres initiatives tierces

Le groupe SNCF adhère aux initiatives suivantes :

- Pacte mondial des Nations unies
- Pacte Paris Action Climat Biodiversité

Le groupe SNCF est signataire des chartes suivantes :

- Charte d'engagement sobriété pour le bâtiment tertiaire
- Charte EcoWatt

2.2.2.5 Parties prenantes [ART66]

Le groupe SNCF mène des échanges réguliers avec ses parties prenantes pour l'élaboration de ses politiques climatiques :

- Avec l'État français, notamment l'APE
- Avec le comité des parties prenantes, notamment sur l'adaptation en 2024
- Avec les fournisseurs, pour construire la politique de décarbonation des achats
- Avec les Régions, pour planifier le renouvellement du matériel roulant.

2.2.2.6 Mise à disposition des politiques

Les politiques d'atténuation et d'adaptation au changement climatiques sont publiées dans le rapport annuel Groupe, accessible publiquement en français et en anglais sur le site internet du groupe SNCF.

La politique de décarbonation fait l'objet d'un reporting spécifique, intégré au rapport de durabilité. [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Publication d'informations relatives à des circonstances particulières du chapitre – BP-2].

2.2.2.7 Domaines couverts

Les politiques atténuation et adaptation au changement climatique du groupe SNCF couvrent les domaines suivants :

- L'atténuation du changement climatique par :

- La prise d'objectifs
- La mise en place de trajectoires de décarbonation
- L'identification des leviers de décarbonation par activité
- L'inscription des leviers dans le plan stratégique 2023-2032 avec CAPEX et OPEX associés
- Le suivi du volet décarbonation du plan stratégique dans les revues d'activité annuelles
- Le suivi annuel du bilan des émissions de GES et de l'atteinte des objectifs de réduction d'émission attendus
- L'adaptation au changement climatique par :
 - La réalisation de diagnostics de vulnérabilité macro par les sociétés du Groupe
 - L'identification et la priorisation des diagnostics de vulnérabilité à maille plus fine à réaliser en 2024-2025, par activité
 - La construction de plans d'action chiffrés sur 2024-2025 par activité
- L'efficacité énergétique, qui fait partie des leviers de décarbonation mis en œuvre par le Groupe
- Le déploiement des énergies renouvelables.
 - En 2023, le Groupe a créé une filiale SNCF Renouvelables, pour produire de l'énergie renouvelable sur ses emprises, grâce à l'installation de centrales photovoltaïques sur environ 1 000 hectares. L'objectif est de couvrir 15% à 20 % des besoins actuels en électricité des sociétés ferroviaires d'ici à 2035. À plus longue échéance, 2050 environ, l'autonomie est visée.
 - SNCF Voyageurs contractualise dans le cadre de contrats d'énergie d'origine renouvelable (PPA) avec pour objectif de couvrir 20% de l'énergie de traction à horizon 2026.

2.2.3 Actions et ressources - E1-3

2.2.3.1 Plan d'action atténuation du changement climatique [ART66]

Le plan d'action atténuation du changement climatique a pour objectif d'atteindre les cibles de décarbonation à horizon 2030. Il porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie
	Risque	Augmentation des coûts et des investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés

Il comprend les actions suivantes, présentées par levier de décarbonation. Les CAPEX et OPEX associés sont repris dans le tableau Quantification des investissements et des financements visant à soutenir la mise en œuvre du plan de transition.

2.2.3.1.1 Levier Efficacité énergétique et réduction de la consommation énergétique

Secteur du TRANSPORT

Écoconduite, Éco-stationnement

Les activités ferroviaires de transports de voyageurs en France et en Europe déploient l'écoconduite et l'éco-stationnement.

L'écoconduite est une manière de conduire qui optimise l'utilisation de l'effort de traction en fonction du relief de la ligne et des contraintes d'exploitations pour limiter

l'énergie utilisée. Elle permet d'économiser jusqu'à 10% d'énergie sur un trajet. L'outil « SIRIUS next » guide les conducteurs en indiquant en temps réel à quelle vitesse ils doivent rouler, où couper la traction, où reprendre l'accélération du train. Il optimise la consommation d'énergie tout en respectant l'objectif prioritaire de la régularité et de la ponctualité. En 2024, 100% des conducteurs de la flotte voyageurs sont formés et équipés de l'outil sur leurs tablettes. Le déploiement et l'optimisation de l'outil se poursuit en 2025. Un gain de près de 5% est ainsi observé sur 2024 par rapport à 2019. D'autres dispositifs sont déployés depuis 2021 pour développer l'éco-stationnement et réduire la consommation d'énergie à l'arrêt du train sans nuire à la régularité :

– Coupure d'alimentation électrique ou arrêt des moteurs diesel dès que les trains sont à l'arrêt depuis plus de 30 minutes

– Développement de l'utilisation de modes économiques quand le maintien en service des trains est nécessaire lors des arrêts courts ou d'opération de maintenance et de nettoyage, comme la réduction du fonctionnement de la climatisation et du chauffage en ajustant les températures de consigne

– Fermeture temporisée automatique des portes et extinction de l'éclairage intérieur

– Branchement des trains TER diesel sur des prises électriques extérieures durant leur stationnement en gare ou en atelier, pour alimenter uniquement les besoins auxiliaires (climatisations et chauffage, éclairage).

Ces phases de stationnement peuvent représenter jusqu'à 30% de la consommation totale de certains trains. Les actions menées ont pour objectif de les réduire de 5 à 20% selon les activités.

SNCF Voyageurs a mis en place des démarches structurées d'animation managériale pour faire évoluer les organisations locales de travail (gestes métiers), afin de réduire la consommation d'énergie en stationnement. Pour SNCF Voyageurs, l'économie en émissions de gaz à effet de serre est de près de 2 ktCO₂e en 2024.

L'écoconduite et l'éco-stationnement ont pour horizon 2026-2027, dates auxquelles les limites de ces actions seront atteintes, avec des gains limités au-delà. Ils sont mesurés grâce à un monitoring des consommations en circulation et à l'arrêt. La mise en œuvre de ces actions repose essentiellement sur l'engagement managérial et des équipes.

Chez SNCF Voyageurs, l'écoconduite et l'éco-stationnement ont permis de réduire les émissions de 22 000 tCO₂e en 2024 par rapport à 2022.

Chez FRET SNCF, tous les conducteurs ont été formés à l'écoconduite en 2023. En 2024, un test a été réalisé pour adapter l'outil « SIRIUS next » aux spécificités du transport de marchandises. Les premiers tests d'écoconduite ont été réalisés en 2024 pour un déploiement en 2025 à l'ensemble des conducteurs FRET SNCF.

Fret SNCF a également lancé en 2021 l'éco-stationnement pour ses engins sur plusieurs sites pilotes comme les plateformes de tri des wagons. Cette action a été déployée sur de nouveaux sites en 2022 et devrait permettre de réduire de 3 à 5% la consommation énergétique d'ici 2025.

Pour le transport routier de marchandises en Europe, GEODIS met en œuvre l'écoconduite, l'optimisation des trajets, la réduction des kilomètres à vide et l'optimisation des chargements, avec pour horizon 2030.

Par exemple, le suivi des performances de conduite a été amélioré grâce à un outil d'informatique embarqué.

L'amélioration du comportement de conduite des conducteurs de GEODIS représente un enjeu majeur en termes de sécurité ainsi que de consommation de carburant et de réduction des coûts de maintenance. Avec le module Trimble, outil informatique embarqué à bord des véhicules, les équipes de European Road Network ont accès à des données fines relatives au comportement de conduite de chaque conducteur, comme les accélérations et les décélérations brutales ou le bon usage du régulateur de vitesse. Ces données sont partagées avec les conducteurs et les managers opérationnels afin d'instaurer un dialogue autour des comportements de conduite et de créer une émulation positive entre les

conducteurs. La collecte et l'analyse de ces indicateurs de conduite permettent également aux formateurs et moniteurs internes de mieux cibler les conducteurs à former pour leur proposer des programmes plus adaptés.

Pour les activités de transport de voyageurs, Keolis met en œuvre principalement l'écoconduite, l'optimisation des équipements auxiliaires, une minimisation des kilomètres parcourus en haut-le-pied, des pratiques de maintenance réduisant les consommations (ex : gonflage des pneus), avec pour horizon 2030 sur l'ensemble de son périmètre.

Keolis propose un module de formation à ses salariés, dont les conducteurs de bus et de cars, pour améliorer l'efficacité énergétique des véhicules. En ligne ou sur simulateur, le module les forme au respect du régime des moteurs, à l'utilisation de l'inertie du véhicule, à l'anticipation et à la gestion de l'accélération. Le module propose aussi une mise en pratique sur deux trajets similaires avec et sans écoconduite. Il vise également à sensibiliser aux bénéfices écologiques et économiques de l'écoconduite. 100% des conducteurs seront formés d'ici cinq ans. Keolis propose des modules spécifiques à travers son organisme de formation, Institut Keolis, composé d'environ une quinzaine de salariés.

Enfin, Keolis optimise les consommations d'énergie des auxiliaires dans le matériel roulant, comme l'ajustement du chauffage ou de la climatisation des trams selon les températures extérieures en cas de fréquentation importante des rames.

Efficacité du matériel roulant

Pour les activités ferroviaires de transports de voyageurs en France et en Europe, l'efficacité du matériel roulant est un des leviers de décarbonation sur le moyen terme (2024-2030). Les actions concernent l'aérodynamisme, avec le remplacement des bavettes, la mise en place de déflecteurs bogies ou de capots en motrice des rames TGV et la réduction de la trainée aérodynamique pour certaines séries (TER, TGV).

Pour l'activité de transport de marchandises par route, GEODIS met en œuvre l'optimiseur de chargement. L'objectif est de diminuer les coûts de transport, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution en général.

Les équipes de Supply Chain Optimization ont développé un programme de calcul pour l'optimisation des plans de chargement, en utilisant les informations dimensionnelles et pondérales, tout en respectant les contraintes de sécurité des produits transportés. Le logiciel optimise également le regroupement des marchandises selon leur provenance ou leur destination en un minimum de conteneurs. Après la mise en œuvre en 2023 du programme d'optimisation pour un client leader de la grande distribution d'articles de sport et de loisirs, GEODIS a mesuré une augmentation de 10 % des taux de chargement des conteneurs.

Efficacité des matériaux et nouveaux matériels

Pour les activités ferroviaires de transports de voyageurs en France et en Europe, le déploiement de nouveaux matériels se poursuit en 2025, avec pour horizon 2030 et au-delà.

Le remplacement progressif de la flotte existante par du matériel plus performant est échelonné entre 2024 et 2032, avec l'arrivée des RER NG, Régio2N et MI20 chez Transilien, des Régiolis et Régio2N chez TER et du nouveau TGV Inoui. Ces nouvelles rames allient performance énergétique, offre capacitaire accrue et éco-conception.

Le nouveau TGV Inoui accueillera dès sa mise en service en 2025 sur l'axe Sud-Est (Paris-Lyon-Marseille) jusqu'à 740 voyageurs, soit 20% de plus que dans les rames Duplex. Il fera ainsi baisser de 32% les émissions de CO₂e par voyageur. La commande d'une centaine de ces rames permettra une réduction de la consommation d'énergie de 20%, notamment grâce à :

- La forme aérodynamique du train avec un nez et une étrave améliorée, des faces lisses et le carénage des bogies
- Un renvoi d'énergie vers la caténaire lors du freinage. Le freinage électrique régénératif sera privilégié par rapport aux systèmes de freinage classiques.
- La fermeture automatique et temporisée de portes
- Des matériaux plus légers
- Un système d'éclairage modulable par LED.

Il est recyclable à plus de 97%.

Le montant investi pour l'acquisition de 115 nouvelles rames TGV est de 3,5 milliards d'euros.

Secteur du bâtiment

Dans ses gares comme dans ses bâtiments industriels et entrepôts, le groupe SNCF :

- Développe des programmes de sobriété : relamping des bureaux, des quais et bâtiments voyageurs, optimisation de l'occupation des locaux, régulation du chauffage ou de la climatisation.

Par exemple, SNCF Gares & Connexions mène un vaste projet de remplacement des systèmes d'éclairage existants dans les gares par des systèmes basse consommation (relamping). 105 projets de relamping ont été financés en 2024 sur l'ensemble des gares.

- Engage des mesures de réhabilitation énergétique
- Déploie des technologies numériques de type Internet des objets ou de Gestion technique des bâtiments pour suivre en temps réel les consommations
- Réalise des audits énergétiques.

L'amélioration et la connaissance des flux offrent ainsi des potentiels importants de maîtrise des consommations énergétiques.

Ces actions sont déployées dans toutes les sociétés du Groupe, en France et à l'international. Elles visent à atteindre l'objectif de réduction de 50% des émissions liées aux Bâtiments en 2030 par rapport à 2015.

Évolution du parc avec modélisation des entrées et sorties

Pour les activités ferroviaires en France, la rénovation du parc immobilier et sa rationalisation visent environ 18% de surfaces tertiaires en moins d'ici à 10 ans, soit 180 000 m². Entre 2020 et 2023, la réduction dans le périmètre immobilier du groupe SNCF est de 772 603 m², dont 82% de déconstruction de surfaces industrielles et ferroviaires, et 18 % de réduction des surfaces tertiaires.

En 2024, S2FIT, la filiale de gestion et d'optimisation du parc tertiaire et social de la SNCF a concentré la moitié des travaux à la décarbonation des bâtiments. Neuf opérations ont été menées en 2024 pour améliorer l'efficacité énergétique et thermique du parc. Les émissions de gaz à effet de serre du parc tertiaire S2FIT ont diminué de 4% entre 2023 et 2024.

En 2025, les différentes actions, comme la mise en place de gestion technique du bâtiment, de système d'éclairage performant, de rénovation énergétique, et sensibilisation des salariés à la sobriété représentent autour de 30

millions d'euros. Depuis 2015, les émissions de CO₂e liées à ce levier ont baissé d'environ 25%.

Smart station

Lancé par SNCF Gares & Connexions en 2020 pour créer une supervision centralisée des gares et améliorer ainsi la disponibilité des équipements et la performance énergétique, 603 gares sont équipées dans le cadre du projet Smart Station. En connectant les compteurs énergétiques présents en gare (électricité, gaz, thermique), le dispositif permet de suivre en temps réel les consommations afin de détecter les potentielles anomalies et de réaliser des économies d'énergie. Le déploiement de sondes de température dans une quarantaine de salles d'attente permet de contrôler la bonne application des mesures de sobriété énergétique : pas de chauffage au-delà de 16°C l'hiver, pas de climatisation en-dessous de 26°C l'été. Le projet Smart station se traduit aussi par de nouveaux gestes métiers via la mise en place de référentiels métier, dont une mise à jour fin 2022 sur la sobriété énergétique. En cohérence avec les objectifs du décret tertiaire et décret BACS (Building Automation and Control System), le projet étendra son périmètre à partir du second semestre 2025 sur environ un an et demi, notamment sur la télé opération et télécommande des équipements CVC (Climatisation Ventilation Chauffage), des éclairages, des escaliers mécaniques ainsi que des compteurs d'eau.

Au-delà des objectifs de performance énergétique des bâtiments, le projet Smart station S2 va intégrer le pilotage du bilan carbone du projet. Il permet de mesurer l'équilibre entre :

- Les gains d'émissions carbone : économies sur les consommations de fluides, gaz, électricité, et sur les déplacements motorisés via l'optimisation de la maintenance et la télécommande à distance de certains équipements
- Les coûts carbone : installation de matériels numériques, infrastructures numériques, déplacements motorisés lors du déploiement et de la maintenance des capteurs en gares.

Le projet comprend également la nomination d'un Energy Manager national.

Le groupe SNCF mobilise des budgets spécifiques pour accélérer le déploiement de projet d'efficacité énergétique.

Pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs en France, le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique Voyageurs (FITEV) a été créé en janvier 2021 par SNCF Voyageurs. L'objectif est d'accélérer le déploiement de projets de moins de 700 000 euros pour mieux mesurer et réduire les consommations d'énergie, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

En octobre 2023, le FITEV est devenu le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique et Écologique Voyageurs (FITEEV). Ce fonds d'investissement de 10 millions d'euros permet dorénavant de soutenir des projets de sobriété énergétique, décarbonation et énergies renouvelables, économie circulaire, adaptation au changement climatique.

Le recours au FITEEV s'est accéléré depuis 2023 sous l'effet du programme de sobriété énergétique de SNCF Voyageurs. Alors qu'en 2021, 26 projets avaient été financés dans 17 établissements, 57 nouveaux projets ont été financés en 2022, 87 en 2023 pour un budget total d'environ de 5 millions d'euros par an. En 2024, 79 projets ont été validés pour un budget total de près de 4,3 millions d'euros. Les projets financés comprennent :

- Des opérations de relamping pour remplacer des lampes à sodium par des LED dans les ateliers de maintenance, en plafond, en fosse ou en passerelle extérieure et dans les bureaux
- Des opérations d'optimisation des installations CVC (chauffage, ventilation et climatisation) ou des processus de production (remplacement d'installations, récupération de la chaleur fatale, remplacement des compresseurs, etc.)
- L'installation de compteurs
- La réalisation de diagnostics énergétiques
- L'achat de locotracteurs électriques
- Des études de vulnérabilité concernant l'adaptation au changement climatique.

Depuis sa création en 2021, le FITEEV a permis

- D'éviter l'émission annuelle de 2 400 tCO₂e dans les bâtiments, dont 390 tCO₂e en 2024
- D'économiser 18 GWh par an, dont 3,3 GWh en 2024.

Pour l'activité de gestion des gares en France, SNCF Gares & Connexions dispose d'une enveloppe de 80 millions d'euros dédiée à la transition énergétique pour la période 2025-2032. En 2024, 8,4 millions d'euros ont été dédiés au financement de projets de décarbonation, dont 45% pour le relamping, 27% pour le remplacement des chaudières à fioul et 17% pour des travaux rénovation globale avec isolation thermique.

2.2.3.1.2 Levier Changement de sources énergétiques

Secteur du Transport

Le groupe SNCF met en œuvre deux types d'actions pour réduire les émissions de ses matériels roulants thermiques :

- La recherche de nouvelles technologies et carburants alternatifs
- La mise au point de matériels roulants moins émetteurs.

Biocarburants

Pour l'activité de transport ferroviaire de voyageurs en France, les biocarburants sont une solution rapide et transitoire pour réduire les émissions de GES et sortir des énergies fossiles, en attendant le déploiement de nouvelles solutions technologiques de décarbonation. Ils ne nécessitent pas de modification majeure du matériel roulant et deux biocarburants ont fait l'objet de tests. Cette action se déroule au moins jusqu'en 2032.

Le B100, coproduit de la filière colza, a été testé sur bancs moteurs (Regiolis, AGC et X73500) et expérimenté en service commercial dès 2021. La Région Normandie a pérennisé cette solution sur 15 rames Regiolis de la ligne Paris-Granville. À fin novembre 2024, plus de huit millions de kilomètres ont été parcourus en B100 et plus de 27 000 tCO₂e ont été évitées depuis 2021. La méthodologie QuantiGES élaborée par l'ADEME a permis de quantifier les émissions de GES de la solution B100. Appliquée aux circulations faites en B100 sur cette ligne d'avril 2021 à mars 2022, l'analyse QuantiGES a démontré une réduction de 62% des émissions de GES.

Un autre carburant alternatif, le HVO, carburant de synthèse issu de déchets (huiles usagées recyclées ou graisse animale) ou huiles végétales a été testé sur bancs moteurs AGC et X73500 en 2023 et sur banc moteur REGIOLIS en 2024. Le HVO a aussi été expérimenté en service commercial sur cinq AGC en 2023. Ces travaux ont permis de vérifier l'impact du HVO sur l'exploitation et la maintenance des trains. Les résultats obtenus se sont révélés satisfaisants.

Pour l'activité de transport ferroviaire de marchandises en France, l'année 2024 a été l'occasion de lancer un test de substitution du gazole non routier par de l'HVO sur un trafic. Cette expérimentation, menée avec le soutien d'un client industriel, démontre la compatibilité des motorisations des locomotives de fret et la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Pour l'activité de transport routier de marchandises en Europe, GEODIS utilise notamment des biocarburants de type B100, biogaz et HVO pour le transport routier en Europe (France et Italie pour 2024). GEODIS a augmenté sa consommation de biocarburants HVO et B100, ce qui a entraîné une baisse de 26 800 tCO₂e en 2024 par rapport à 2022.

GEODIS propose également à ses clients d'avoir recours aux carburants alternatifs durables pour le transport maritime et aérien.

La feuille de route 2030 est en cours d'ajustement dans chaque région et ligne de business.

Ces solutions sont en moyenne 3% plus chères que les solutions diesel moyennes.

Pour l'activité de transport de voyageurs dans le monde, Keolis substitue progressivement l'utilisation des énergies fossiles de ses flottes de véhicules routiers vers des biodiesels (notamment HVO et B100), avec pour horizon 2030.

Secteur du Bâtiment

En France, dans ses emprises ou ses bâtiments, le groupe SNCF remplace les chaudières au fioul par des alternatives bas carbone, comme les pompes à chaleur, la chaufferie biomasse ou le raccordement aux réseaux de chaleur urbains (RCU). Ces actions ont pour horizon 2030, et contribuent à l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions de -50% en 2030 par rapport à 2015.

Par exemple, en France 16 sites gérés par SNCF Réseau sont raccordés à un réseau de chauffage urbain contre deux en 2015. Parmi les 16, deux nouveaux sites, à Bordeaux et Nancy, ont été raccordés en 2024.

Pour SNCF Réseau, la trajectoire de suppression des chaudières au fioul vise à sortir les énergies fossiles du parc immobilier et nécessite une enveloppe financière de 28 millions d'euros (coût de suppression et remplacement par des pompes à chaleur) sur la période 2021-2029. Le plan de sobriété énergétique et la mise en conformité des bâtiments les plus énergivores contribueront également à une réduction significative des émissions de GES avec un objectif de réduction de 31% sur la période 2015-2030.

SNCF Gares & Connexions a un budget dédié à la décarbonation qui cible ce type d'investissements. Depuis 2021, 77 chaudières à fioul ont été remplacées. Ces remplacements s'inscrivent dans le cadre d'un plan volontariste de sortie du fioul d'ici 2025. Des audits énergies sont réalisés sur les gares concernées pour trouver des solutions de remplacement et assurer une rénovation énergétique du bâtiment associé.

Chez SNCF Immobilier, depuis 2015, les émissions de CO₂e liées aux consommations de fioul pour le chauffage ont été divisées par deux et cette baisse se poursuit. Les chaudières fioul sont principalement remplacées par des pompes à chaleur.

2.2.3.1.3 Levier Électrification

Secteur du Transport

Pour l'activité de transport routier de marchandises, dans un contexte d'essor de la logistique urbaine, GEODIS contribue au développement de solutions électriques adaptées au cadre urbain en poursuivant son partenariat lancé avec Renault Trucks en 2022. Celui-ci vise au

développement d'« Oxygen », un camion électrique urbain, qui s'appuie sur les dernières technologies avec écrans intégrés, poste de conduite connecté et usage de l'intelligence artificielle pour améliorer la sécurité du conducteur et des usagers de centre-ville, tout en répondant aux exigences du transport de marchandises et aux enjeux environnementaux. La phase de test s'est achevée fin 2024 et a donné lieu à un retour d'expérience partagé entre GEODIS et Renault Trucks.

Pour l'activité de gestion d'actifs en France, SNCF Réseau a défini une trajectoire d'électrification de son parc automobile à partir de 2026, avec un objectif de 30% de véhicules électriques en parc d'ici à 2030.

Ce programme contribuera à l'objectif de réduction des émissions liées à la consommation de combustibles fossiles à horizon 2030 par rapport à 2015. SNCF Réseau prévoit l'intégration progressive de véhicules électriques dans le parc, ainsi que le déploiement d'installations de rechargement des véhicules nécessaires. Pour financer cette trajectoire de décarbonation, un investissement d'environ 13 millions d'euros (véhicules électriques et installation de rechargement) sera réalisé d'ici à 2030.

La réduction des émissions est de 98 tCO_{2e} en 2024 par rapport en 2022, grâce au renouvellement du parc par des véhicules plus performants et des efforts d'optimisation ou de rationalisation.

Pour l'activité de transport de voyageurs dans le monde, Keolis a engagé une substitution progressive des énergies fossiles vers l'électricité et l'hydrogène, d'ici à 2030 et au-delà.

2.2.3.1.4 Levier Utilisation d'électricité renouvelables

Secteur du Transport

Chez SNCF Voyageurs, l'objectif est d'atteindre 40 à 50% d'énergies renouvelables dans le mix de consommation pour la traction à l'horizon 2026. Cela nécessite de développer des contrats d'achat direct d'énergie renouvelable (Green Corporate Power Purchase Agreement) à hauteur de 20% de la consommation d'électricité pour la traction des trains d'ici à 2026, soit environ 1 100 GWh.

Depuis le lancement du programme en 2018, piloté par sa filiale SNCF Énergie, SNCF Voyageurs a signé 16 contrats pour la mise en production de centrales photovoltaïques et éoliennes. Ils totalisent environ 880 GWh de production annuelle et les mises en service s'étalent jusqu'en 2028.

Deux nouveaux contrats ont été signés en 2024 pour une puissance de 175 MW. [cf. Rapport de gestion ; Notes aux comptes consolidés annuels ; Engagements hors bilan du chapitre ; Engagements liés aux activités opérationnelles].

Le développement des PPA permet une réduction de l'empreinte carbone de Traction de près de 20 000 tCO_{2e} par an à horizon 2030. Il participe également au développement de la production renouvelable en France.

Secteur du Bâtiment

L'un des principaux leviers de GEODIS pour atteindre ses objectifs de réduction d'émissions des scopes 1 et 2 à 2030 est la consommation d'électricité au minimum 90% bas carbone (renouvelable ou nucléaire). En 2024, cette part s'élève à 57% grâce à la production nucléaire française et à l'achat de garantie d'origine en Europe et aux États-Unis.

La production pour l'autoconsommation d'électricité progresse par l'installation de panneaux solaires sur les entrepôts et représente 0,4% de la consommation de GEODIS. Le développement porté par la France et

l'Europe ces dernières années va s'accélérer dans de nouvelles régions comme l'Asie d'ici 2030.

Keolis souscrit également à des contrats d'électricité renouvelables ou des PPA. À titre d'exemple, en 2023, Keolis a signé deux contrats d'achat d'électricité avec Urbasolar, spécialiste français du photovoltaïque.

2.2.3.1.5 Levier Suppression progressive, remplacement ou modification du produit

Secteur du Transport

GEODIS favorise le report modal en développant des solutions rail-route.

En 2024, GEODIS European Road Network a poursuivi le développement de solutions multimodales en Europe, avec le lancement d'une nouvelle ligne ferroviaire reliant la Pologne (Łódź) à l'Espagne (Barcelone) en aller-retour. Cette alternative à la route promet une livraison à destination ou en provenance de la Pologne en bénéficiant d'un transport sûr et ponctuel tout en réduisant les émissions CO_{2e} : jusqu'à 79% de réduction des émissions de CO_{2e} par rapport à un transport équivalent par la route. GEODIS opère environ 120 trains par semaine dans toute l'Europe. Un seul train peut assurer le transport d'au moins 44 conteneurs et/ou caisses mobiles. Cette approche positionne GEODIS comme le leader Européen des solutions multimodales.

2.2.3.1.6 Numérique responsable

En complément de ces leviers la SNCF mène des actions pour réduire l'impact environnemental ses activités numériques, déployées selon quatre axes.

Faire prendre conscience des impacts environnementaux du numériques

En 2024, la SNCF a mené plusieurs actions de sensibilisation, en interne et en externe :

- 2 900 salariés sensibilisées via la fresque du numérique, un Serious Game Numérique responsable, des conférences, des prises de parole
- 1 400 personnes externes aux sociétés ferroviaires sensibilisées à travers 15 événements inter-entreprises.
- Une consultation en augmentation de l'intranet numérique et du bilan carbone numérique.

Limiter le renouvellement des terminaux

- Les actions sur ce volet sont décrites dans la partie dédiée [cf. Utilisation des ressources et économie circulaire – E5 ; Actions et cibles E5-2].

Favoriser des usages numériques écologiquement vertueux

- Les achats numériques intègrent des critères RSE pesant 20% de la note, ainsi que 5% supplémentaires spécifiques autour de la décarbonation.
- En phase d'émergence en 2024, 40 nouveaux projets ont fait l'objet d'une démarche d'écoconception pour identifier les leviers de décarbonation les plus efficaces.
- Sur la conduite du changement, les formations se sont intensifiées, avec 500 salariés formés à l'écoconception de services numériques en 2024.

Promouvoir des Datacenters moins énergivores et moins émetteurs

- Baisse de la consommation électrique des data centers historiques, avec -28% de consommation entre 2022 et 2023, doublée d'une rationalisation quasi terminée des salles serveurs régionales.
- Promotion dans les achats et les choix opérationnels d'hébergement des zones à faible émission carbone, dans le respect du code des marchés européen.

– Pérennisation de la stratégie et des compétences FINOPS (FINAncial OPérationS), qui limitent l'effet rebond du passage dans le nuage, avec un pilotage au quotidien des ressources utilisées.

Piloter la réduction des impacts environnementaux

Plusieurs entités professionnalisent le suivi des aspects environnementaux sur leur périmètre

– En 2024, SNCF Connect & Tech et la direction des services Numériques aux utilisateurs ont obtenu la labellisation Numérique Responsable de niveau 2, label certifiant délivré par l'Institut du Numérique Responsable.

– Une dizaine de processus renforcent leurs indicateurs environnementaux (achat de matériels, réemploi interne, suivi des dotations, suivi des licences et modules inutilisés)

Des réflexions sont en cours sur le pilotage du volet environnemental lié à l'intelligence artificielle.

Chaque année, les sociétés ferroviaires établissent leur bilan carbone du numérique. En 2023, il s'élève à 71 000 tCO_{2e}.

2.2.3.1.7 Cibles et actions d'atténuation du changement climatique [ART66]

[ART66] Tableau Cibles et actions d'atténuation du changement climatique

Groupe SNCF - (tCO _{2e})	Évolution 2022/2024	Évolution 2024/2025	Évolution 2025/2030
Leviers de décarbonation Bâtiment liés à l'énergie	-34 834	-18 213	-189 889
Efficacité énergétique	-21 412	-16 624	-109 671
Émissions GES scope 1	-13 402	-6 379	-20 259
Émissions GES scope 2	-4 833	-10 378	-80 732
Émissions GES scope 3	-3 177	133	-8 681
Changement de sources énergétiques	-11 861	-1 645	-76 902
Émissions GES scope 1	-2 867	-2 116	-24 068
Émissions GES scope 2	-8 180	588	-47 749
Émissions GES scope 3	-814	-117	-5 085
Suppression progressive, remplacement ou modification du produit	-1 561	816	-1 852
Émissions GES scope 1	-888	-63	-939
Émissions GES scope 2	-260	588	-469
Émissions GES scope 3	-413	291	-444
Autres	0	-760	-1 464
Émissions GES scope 1	0	-415	-742
Émissions GES scope 2	0	-167	-371
Émissions GES scope 3	0	-178	-351
Leviers de décarbonation Transport liés à l'énergie	1 693	-64 186	-743 056
Efficacité énergétique	-22 016	-26 800	-98 726
Émissions GES scope 1	-12 960	-10 596	-33 493
Émissions GES scope 2	-3 949	-8 949	-36 325
Émissions GES scope 3	-5 107	-7 255	-28 909
Changement de sources énergétiques	-2 347	-3 121	-635 815
Émissions GES scope 1	-1 904	-2 532	-590 165
Émissions GES scope 2	0	0	-3 520
Émissions GES scope 3	-443	-589	-42 130
Suppression progressive, remplacement ou modification du produit	-5 316	-1 155	-8 515
Émissions GES scope 1	22 641	-12 896	-24 645
Émissions GES scope 2	-27 360	9 973	5 244
Émissions GES scope 3	-598	1 768	10 887
Autres	31 372	-33 110	0
Émissions GES scope 1	0	0	0
Émissions GES scope 2	29 280	-30 903	0
Émissions GES scope 3	2 091	-2 207	0
Leviers de décarbonation liés à l'énergie - TOTAL	-33 140	-82 399	-932 945

Les cibles et résultats des leviers de décarbonation sont présentés par secteur, Bâtiment et Transport, et par

scope. Ils sont exprimés en valeur absolue en émissions de tCO_{2e} négatives.

Les leviers de décarbonation sont décomposés en quatre familles :

- Efficacité énergétique et réduction de la consommation : écoconduite, éco-stationnement, relamping, éco-gestes, rénovation, éco-conception
- Changement de sources énergétiques : passage d'énergies fossiles à des énergies moins carbonées ou décarbonées, y compris électrification
- Suppression progressive, remplacement ou modification du produit : développement du rail-route pour GEODIS, fin d'une activité fortement émissive
- Autres : regroupe le différentiel pouvant être dû à des causes exogènes à l'entreprise (changement facteurs émissions, etc.).

Leviers activés entre 2022 et 2024 [ART66]

Les émissions de gaz à effet de serre scopes 1 et 2 de l'énergie stagnent entre 2022 et 2024 (+1%). Les émissions du poste 3.3 Amont et transport de l'énergie sont directement corrélées aux résultats des scopes 1 et 2 de l'énergie.

Cette évolution s'explique d'une part par une augmentation de l'activité (+5% de chiffre d'affaires entre 2022 et 2024), avec de nouveaux contrats chez Keolis et un accroissement du trafic de SNCF Voyageurs. Le volume d'activité de GEODIS (chiffre d'affaires) n'a pas augmenté entre 2022 et 2024.

D'autre part, les leviers de décarbonation suivants ont été mis en œuvre :

- Secteur du Bâtiment :
 - -21 412 tCO₂e pour les actions d'efficacité énergétiques
 - -11 861 tCO₂e pour les actions de changement de sources énergétique
 - -1 561 tCO₂e pour la réduction du parc immobilier
- Secteur du Transport :
 - -22 016 tCO₂e pour les actions d'écoconduite et éco-stationnement
 - -2 347 tCO₂e pour les actions de changement de sources énergétiques avec plus d'usage de biocarburants.

Activation des leviers de décarbonation entre 2024 et 2030 [ART66]

Entre 2024 et 2030, pour répondre à l'ambition de réduire d'un million de tCO₂e, un certain nombre d'actions ont été quantifiées.

Secteur du Bâtiment

- Amélioration de l'efficacité énergétique avec des chantiers de rénovation et mise en place de GTB : - 109 671 tCO₂e
- Changement de sources énergétiques, avec entre autres suppression de chaudières fioul : -76 902 tCO₂e.

Secteur du Transport

- Changements de sources énergétiques avec une volonté de réduire significativement les énergies fossiles grâce aux biocarburants ou à l'électrification de parc (trains, camions et bus) : -635 815 tCO₂e
- Amélioration de l'efficacité énergétique avec des matériels plus performants comme le nouveau TGV et la poursuite du déploiement de l'éco-stationnement et de l'écoconduite : -98 726 tCO₂e.

2.2.3.1.8 CAPEX et OPEX nécessaires à la mise en œuvre des actions

Les éléments sont présentés ci-dessus [cf. Plan de transition ; Investissements et financements].

Les éléments chiffrés relatifs au plan de transition et le lien avec les actions répondant aux critères du règlement taxonomie ont été détaillés dans le plan de transition. Le lien entre les actions alignées aux critères du règlement taxonomie et les états financiers est quant à lui décrit dans le chapitre spécifique relatif à la taxonomie environnementale. Le chapitre taxonomie précise en outre que l'entreprise ne publie pas de plan de CAPEX.

2.2.3.2 Plan d'action Adaptation au changement climatique

Le plan d'action Adaptation au changement climatique est en cours de construction. À fin 2024, les sociétés ont finalisé leurs diagnostics de vulnérabilité macro et une première ébauche de plan d'action, socle pour construire leurs plans d'actions détaillés en 2025.

2.2.3.2.1 Finalisation des diagnostics de vulnérabilité

À fin 2024, toutes les sociétés du groupe SNCF ont réalisé des études de vulnérabilité à l'échelle macro de leurs actifs et activités et des ébauches de plans d'actions. Ces éléments ont été transmis à l'État français fin 2024. Des études plus ciblées sont programmées sur les sites identifiés comme prioritaires, particulièrement sensibles et/ou stratégiques. Les nouvelles études de vulnérabilité lancées par le Groupe en France seront désormais réalisées avec la Trajectoire de réchauffement de référence en France pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) comme scénario de réchauffement. SNCF Réseau entreprend une stratégie d'adaptation au changement climatique face à un scénario partagé avec l'état de +4°C en 2100. Afin d'assurer la qualité du service face aux intempéries, l'entreprise poursuit ses études, notamment sur la gestion des inondations, et agit par ordre de mérite grâce au calcul économique afin de rendre le réseau plus résilient.

Dans les sociétés du Groupe

En 2024, SNCF Réseau a publié une note stratégique sur l'adaptation au changement climatique sur son site internet.

Fin 2023, SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique, basée sur la méthodologie du CEREMA et les données DRIAS, sur le périmètre des 3 000 gares françaises catégorisées selon la segmentation marketing (hubs, villes, proximité, etc). Une première évaluation de la vulnérabilité physique et fonctionnelle des gares a été réalisée en croisant :

- Leur exposition à 14 aléas, à trois horizons de temps (2030 – 2050 – 2100) et selon deux scénarios du GIEC (RCP 4.5 et 8.5)
- La sensibilité des composants et fonctions qu'elles abritent.

Huit aléas prégnants pour les gares ont été identifiés, grâce à cette étude et aux réflexions et observations recueillies auprès des équipes de terrain.

En 2024, SNCF Voyageurs a lancé un plan de déploiement par vagues successives d'études de vulnérabilités à une trentaine de sites. À fin 2024, 80% des technicentres concernés sont lancés dans la démarche OCARA de Carbone 4. Ces études se poursuivent en 2025 afin de couvrir 100% des sites. En parallèle des expérimentations d'innovations techniques et d'adaptation des règles de maintenance ont été menées sur le matériel roulant : films athermiques, peintures

réflectives. Ces travaux vont permettre de bâtir une trajectoire d'adaptation détaillée et chiffrée en 2025.

En 2024, SNCF Voyageurs a principalement investi dans la formation des dirigeants, la mise en place et l'accompagnement terrain des études de vulnérabilité ainsi que les études sur les matériels roulants. Cela a représenté une enveloppe budgétaire de l'ordre de 400 000 euros.

SNCF Immobilier a réalisé les études de vulnérabilité globale sur l'ensemble des actifs bâtis et fonciers sur le territoire national de SNCF Voyageurs, Fret SNCF, SNCF Réseau et SNCF SA. L'analyse de vulnérabilité a été confiée à Resalliance, en articulation avec SNCF Gares & Connexions pour garantir une communauté de méthode. Les vulnérabilités très fortes concernent majoritairement l'aléa inondation pluviale, puis les feux de végétation, les fortes chaleurs et les inondations fluviales.

Rail Logistic Europe a fait réaliser une étude de vulnérabilité des sites stratégiques pour son activité par Axa Climate. RLE a sélectionné 246 sites en Europe dont 63% en France et 37% dans le reste de l'Europe. Ils correspondent pour 61% à des sites clients, et pour 39% à des sites de production de RLE ou de ses partenaires (triages, terminaux de transport combiné, ateliers de maintenance, etc.). En parallèle, dans le cadre des campagnes grands froids et fortes chaleurs, RLE a identifié les organes sensibles, par série d'engins, et déployé les mesures de protection associées.

Keolis a fait réaliser une étude sur la totalité des sites exploités, à partir des valeurs assurées pour identifier les niveaux d'exposition aux différents aléas climatiques. Les analyses ont été faites selon deux scénarios du GIEC (SSP2-4.5 et SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050. L'étude a permis d'identifier les sites les plus exposés ainsi qu'un classement des aléas qui impacteraient ces sites. En parallèle, certaines filiales ont lancé des études plus détaillées, en lien avec leurs AOM, pour approfondir la vulnérabilité de leurs sites face aux aléas climatiques et de déterminer des solutions d'adaptation.

GEODIS a réalisé une analyse macro de l'exposition et de la vulnérabilité de ses sites ainsi que des principales infrastructures clé (ports, aéroports, data centers, etc.), menée selon les scénarios du GIEC SSP2-4.5 et SSP5-8.5 à horizon 2030 et 2050. En 2024, une série de diagnostics a été menée par type de péril sur les différentes régions, afin d'évaluer la vulnérabilité des sites et des activités les plus exposés ou de sites stratégiques

2.2.3.2.2 Construction de plans d'action d'adaptation détaillés et chiffrés

Pour fin 2025, le groupe SNCF construit un plan détaillé d'adaptation visant à renforcer la résilience du système de transport ferroviaire. Il tiendra compte des niveaux de services qu'il sera possible de continuer à assurer en sécurité, en lien avec les politiques publiques.

L'évaluation des coûts et des gains associés aux efforts d'adaptation au changement climatique du système ferroviaire est en cours. Ces travaux devraient permettre un chiffrage plus détaillé des plans d'actions d'adaptation des sociétés d'ici à fin 2025 afin de répondre à la demande de l'État.

SNCF Réseau

En 2025-2026, SNCF Réseau a pour objectifs de

- Progresser dans la connaissance, en croisant les aléas climatiques et les différents types d'équipements.
- Lancer les actions et investissements dès à présent, comme un entretien renforcé des fossés pour que les talus résistent mieux en cas d'inondations, ou une

peinture blanche sur les boîtiers électroniques pour éviter qu'ils chauffent trop en plein soleil.

- Travailler en partenariat avec les parties intéressées, allant de l'industrie ferroviaire à Météo France, des élus locaux aux agriculteurs riverains des voies ferrées.

- Mener des actions sur l'exploitation, l'entretien et la surveillance du réseau, comme croiser les données météo et la sensibilité connue des ouvrages en terre pour avoir une surveillance renforcée là où les pluies ont été les plus fortes, et sur les actifs.

- Poursuivre et sanctuariser les opérations de régénération et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, porteuses d'accroissement de la résilience globale du réseau.

SNCF Réseau se mobilise et renforce ses opérations de gestion des peuplements ligneux instables pour maîtriser les risques de chute de branches et d'arbres et assure la prévention du risque incendie. Ces opérations constituent le premier poste de dépenses de maintenance de SNCF Réseau. Elles seront à renforcer dans les années à venir.

SNCF Gares & Connexions

En 2025, SNCF Gares & Connexions a pour objectifs de :

- Continuer à investir dans la connaissance des impacts climatiques actuels et futurs sur les gares, notamment en identifiant l'exposition climatique des gares au regard de la TRACC

- Poursuivre ses efforts de montée en compétences des équipes sur le sujet, notamment via l'intégration de l'adaptation au changement climatique dans des parcours de formation métiers pertinents

- Développer et mettre à disposition des ressources dédiées à l'adaptation des gares au changement climatique auprès des équipes opérationnelles

- Programmer et conduire les travaux d'adaptation, notamment en lien avec la programmation pluriannuelle des investissements de l'entreprise

- Affiner les chiffrages du coût de l'action et de l'inaction autour de l'adaptation

- Renforcer la gouvernance interne autour du sujet.

SNCF Voyageurs

En 2025, la feuille de route de SNCF Voyageurs a pour objectifs de :

- Poursuivre la sensibilisation des acteurs, la valorisation des initiatives auprès des managers, la sensibilisation de l'ensemble des parties prenantes, notamment avec les responsables finances et contrats, et des campagnes de communication destinées à l'ensemble des salariés.

- Finaliser les plans d'adaptation au changement climatique dans les technicentres de maintenance et industriels, poursuivre le déploiement d'OCARA, consolider les analyses par Activité et préparer les arbitrages nécessaires.

- Faire de chaque projet une opportunité pour intégrer un volet adaptation au changement climatique.

- Élargir l'analyse de vulnérabilité aux autres actifs stratégiques et aux opérations, étendre la démarche aux actifs les plus sensibles.

- Examiner les processus d'exploitation et de la relation client les plus sensibles.

- Bâtir la trajectoire financière détaillée pour intégrer l'adaptation au changement climatique dans les plans pluriannuels d'investissement, répondre à la demande de l'État, planifier dans chaque activité les solutions d'adaptation et proposer les trajectoires financières

correspondantes, modéliser le coût de l'inaction, participer aux réflexions Groupe sur la vision système.

2.2.3.2.3 L'impact humain

Le groupe SNCF a mis en place un groupe de travail sur l'impact humain de l'adaptation au changement climatique, afin d'identifier les conséquences croissantes :

- Pour les salariés : impacts physiques et psychiques sur la santé, apparition de nouveaux risques professionnels avec une augmentation des risques d'accident du travail, impact sur les conditions de travail (machines moins fiables, relations de travail plus difficiles en cas de chaleur), degré d'exposition selon les métiers, l'âge et la zone géographique

- Pour l'entreprise : appliquer et anticiper les évolutions juridiques, comme l'intégration des risques environnementaux dans le document unique d'évaluation des risques professionnels, respecter quelques obligations en cas de forte chaleur telles qu'aération, mise à disposition d'eau, l'impact sur la productivité du travail et des risques de droit de retrait.

L'enjeu de ce groupe de travail est donc :

- De mieux connaître les risques et leurs impacts sur les salariés : identifier les lieux et métiers sensibles et faire une première cartographie des risques santé et sécurité au travail
- Partager les bonnes pratiques et les initiatives avec les acteurs du secteur ferroviaire notamment
- D'anticiper en prenant en compte ces risques dans les organisations de travail
- D'agir sur les conditions de travail sur le court terme et le long terme
- D'informer et mobiliser tous les acteurs.

2.2.3.3 Disponibilité de l'allocation des ressources

Ressources financières

Le pilotage de la thématique énergie-carbone au sein du groupe SNCF a franchi une étape majeure en 2023 avec l'intégration des trajectoires de décarbonation au plan stratégique de chaque société.

Sur la base des travaux menés depuis le premier comité stratégique énergie carbone de fin 2021, chaque société a en effet chiffré les impacts gaz à effet de serre de ses leviers de décarbonation et intégré les investissements et charges opérationnelles nécessaires à sa trajectoire économique.

Les travaux du Plan Stratégique 2023-2032 ont déjà permis :

- De sécuriser, dans les trajectoires financières, les leviers de réduction des émissions à la main du groupe SNCF et contribuant à l'atteinte des objectifs à horizon 2030
- De mettre en évidence que l'atteinte de 100% de l'objectif dépendait des décisions à venir des Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) pour décarboner les flottes de matériel roulant dont elles sont propriétaires (Keolis et TER).

Un manque de ressources financières conduirait à prioriser les adaptations au changement climatique sur quelques axes du réseau ferroviaire existant.

Matériel roulant

Le groupe SNCF joue un rôle de conseil et d'accompagnement des autorités organisatrices de

mobilité dans leur propre politique de transition énergétique.

Le matériel roulant est détenu par l'autorité organisatrice pour les activités de transport de voyageurs (TER et Keolis) réalisées dans le cadre de contrats de délégation de service public avec des autorités organisatrices. Un risque important pèse sur la mise en œuvre de ce levier, car il dépend de décisions externes au Groupe.

Pour le réduire, les AOM sont régulièrement sollicitées sur les sujets liés à l'exploitation des trains et des expérimentations sont lancées.

Compétences et moyens humains

Pour les activités Bâtiment, la mise en œuvre des leviers de décarbonation est liée à la capacité à réaliser les investissements prévus, dans un contexte de volume de travaux importants.

Ressources technologiques, ressources énergétiques alternatives décarbonées

Les biocarburants, produits à partir de biomasse sont une alternative aux carburants fossiles. Le secteur du transport (routier, aérien, maritime/fluviail et ferroviaire) pourrait accroître son recours à cette solution de décarbonation. Les filières de production des biocarburants se structurent mais des tensions pourraient apparaître sur le marché et la disponibilité de la ressource est à surveiller.

De plus, une solution de décarbonation du matériel ferroviaire thermique repose sur l'hydrogène. Or cela nécessite le déploiement d'un nouvel écosystème Hydrogène pour approvisionner les trains.

L'essor des poids lourds électriques nécessitera le déploiement massif d'infrastructures de recharge adaptées, à la fois au dépôt et à destination. Pour les poids lourds électriques qui effectueront de longues distances, il sera indispensable de déployer des points de recharge le long des principaux axes routiers français, notamment sur les autoroutes, qui représentent environ la moitié du trafic poids lourds total en France. Cette disponibilité de la recharge électrique en itinérance est un prérequis à l'électrification des flottes de poids lourds effectuant de longues distances.

2.2.4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation de celui-ci- E1-4

2.2.4.1 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique

En 2020, le groupe SNCF a pris, auprès de l'agence des participations de l'État (APE), l'engagement de réduire ses émissions de gaz à effet de serre, scopes 1 et 2, issues des consommations d'énergie de ses activités en France :

- De 30% sur ses activités Transport en 2030 par rapport à 2015
- De 50% sur ses activités Bâtiment en 2030 par rapport à 2015
- Soit une réduction de 32% en moyenne pondérée en 2030 par rapport à 2015.

Le groupe SNCF considère deux années de référence :

- 2015, année d'adoption de la SNBC
- 2022, année de référence du plan stratégique 2023-2032, pour le calcul des réductions d'émission de GES attendues des différents leviers de décarbonation.

Tableau Cibles de réduction des émissions de GES, groupe SNCF en France, en valeur absolue [ART66]

Groupe SNCF en France - (tCO ₂ e)	2015	2022	2023	2024	2025	2030
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1 & 2 - Secteur Bâtiment	192 017	143 190	133 932	141 695	149 003	96 009
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3 - Secteur Bâtiment	240 697	183 578	170 525	179 024		
Émissions GES scope 1 - Bâtiment	150 810	106 542	101 715	104 761		
Émissions GES scope 2 - Bâtiment - Fondées sur la localisation	41 207	36 648	32 217	36 934		
Émissions GES scope 3 - Bâtiment	48 680	40 389	36 594	37 329		
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1 & 2 - Secteur Transport	1 459 355	1 332 466	1 236 868	1 259 391	1 174 059	1 021 549
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3 - Secteur Transport	1 884 731	1 717 926	1 608 642	1 643 472		
Émissions GES scope 1 - Transport	1 131 520	1 064 935	1 005 917	979 457		
Émissions GES scope 2 - Transport - Fondées sur la localisation	327 835	267 530	230 952	279 933		
Émissions GES scope 3 - Transport	425 376	385 461	371 774	384 081		
Total Émissions GES liées à l'énergie scope 1 & 2	1 651 372	1 475 655	1 370 800	1 401 086	1 323 063	1 117 557
Total Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3	2 125 427	1 901 504	1 779 168	1 822 496		

Tableau Cibles de réduction des émissions de GES de GEODIS dans le monde, en valeur absolue

GEODIS - (tCO ₂ e)	2022	2023	2024	Jalon 2025	Cible 2030
Émissions de GES scope 1					
Émissions brutes de GES scope 1	311 462	259 911	284 050	264 406	180 648
Émissions de GES scope 2					
Émissions brutes scope 2 fondées sur la localisation	81 567	78 889	78 615	68 939	47 460
Émissions brutes scope 2 fondées sur le marché	72 192	70 655	75 248	60 821	41 871
Émissions significatives de GES scope 3					
Émissions totales brutes indirectes de GES scope 3	3 501 015	3 036 778	3 798 059	3 241 455	2 808 855
3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	123 987	104 520	93 056	112 363	92 990
4 Transport et distribution en amont	3 143 448	2 710 514	3 428 790	2 932 300	2 580 388
11 Utilisation des produits vendus	233 581	221 745	276 213	196 792	135 477
Émissions totales de GES					
Émissions totales de GES fondées sur la localisation	3 894 044	3 375 578	4 160 724	3 574 800	3 036 963
Émissions totales de GES fondées sur le marché	3 884 669	3 367 344	4 157 357	3 566 683	3 031 374

Tableau Cibles de réduction des émissions de GES de Keolis dans le monde, en valeur absolue

Keolis - (tCO ₂ e)	2022	2023	2024	Jalon 2025	Cible 2030
Émissions de GES scope 1					
Émissions brutes de GES scope 1	987 058	919 749	978 679	837 577	572 493
Émissions de GES scope 2					
Émissions brutes scope 2 fondées sur la localisation					
Émissions brutes scope 2 fondées sur le marché	455 788	443 226	363 840	422 561	264 357
Émissions significatives de GES scope 3					
Émissions totales brutes indirectes de GES scope 3	1 235 362	1 099 775	1 225 811		1 304 768
1 Biens et services achetés	519 341	557 128	557 128		
2 Biens d'investissement	300 497	228 924	228 924		
3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	381 258	275 586	401 622	376 030	286 589
4 Transport et distribution en amont	34 266	38 137	38 137		
Émissions totales de GES					
Émissions totales de GES fondées sur la localisation					
Émissions totales de GES fondées sur le marché	2 678 208	2 462 750	2 568 330		

Les cibles 2030 Transport et Bâtiment pour les scopes 1 et 2 du groupe SNCF en France s'inscrivent dans la stratégie nationale bas carbone, (SNBC). La SNBC vise l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 pour la France, en cohérence avec les objectifs de l'Accord de Paris. Elle fixe des objectifs sectoriels de réduction des émissions de GES entre 2015 et 2030 de -28% pour les transports et de -49% pour les Bâtiments.

Les objectifs du groupe SNCF sont cohérents avec ceux des jalons 2030 de la SNBC.

Ils remplacent et renforcent des objectifs 2°C pris par le Groupe en 2019 sur le périmètre de ses activités ferroviaires en France et validés par l'initiative SBT.

Ces objectifs ont été construits en collaboration avec les sociétés du Groupe et ont été approuvés par l'APE.

Le Groupe s'engage également sur des cibles en matière d'émissions couvertes, incluant la chaîne de valeur de ses activités (scopes 1, 2 & 3), et de périmètre géographique.

En 2024, l'initiative SBT a validé les objectifs 1,5°C de Keolis et de GEODIS (horizon 2030) sur l'ensemble de leurs activités dans le monde sur les scopes 1 et 2, ainsi que les objectifs WB2°C sur le scope 3.

Ces trois trajectoires ne sont pas conciliables car les périmètres sont hétérogènes.

Pour le suivi de ses émissions, l'entreprise s'appuie sur :

- Les derniers facteurs d'émissions de sources connues : Base Carbone ADEME, EcoInvent, Agence Internationale de l'Énergie, etc.

- Les potentiels de réchauffement global du 6e rapport du GIEC 2022 : IPCC Sixth Assessment Report (AR6 - 100 year).

Chaque année, le reporting carbone du groupe SNCF est organisé en deux temps afin de s'assurer de la cohérence de la comptabilité carbone :

- Publication dans le rapport financier annuel Groupe en février de l'année N+1 de reporting
- Complétion du questionnaire CDP à l'été N+1 de l'année de reporting.

Ces deux temps génèrent des instances entre référents carbone du groupe SNCF. Ils s'assurent que la

comptabilité carbone en place permet de suivre les objectifs en cours. Un point d'avancement est réalisé deux fois par an au comité exécutif Groupe et au conseil d'administration.

2.2.4.2 Cibles liées à l'adaptation du changement climatique

Le groupe SNCF a fixé deux cibles sur l'adaptation au changement climatique.

Cible 1 : Diagnostics de vulnérabilité des actifs et activités du Groupe pour mi-2024

Toutes les sociétés du Groupe devaient avoir réalisé des études de vulnérabilité de leurs actifs et activités en France et à l'international pour mi-2024 avec une première ébauche de plan d'action pour fin 2024 : cible pratiquement atteinte. En effet SNCF Voyageurs aura finalisé ses études de vulnérabilité début 2025.

Cible 2 : Construction de plans d'actions d'adaptation détaillés et chiffrés pour fin 2025

Des travaux sont en cours pour proposer d'une part une méthode d'agrégation des vulnérabilités, d'autre part une méthode et des hypothèses de calcul harmonisés pour mesurer les coûts et les gains associés aux efforts d'adaptation du système ferroviaire au changement climatique.

Ces travaux ciblent dans un premier temps les activités ferroviaires du Groupe en France. L'approche sera ensuite déployée sur l'ensemble des activités du Groupe. Un chiffrage plus détaillé des plans d'actions d'adaptation des sociétés du Groupe d'ici à fin 2025 est en cours d'élaboration.

2.2.4.3 Fixation des cibles

Cibles sur l'atténuation du changement climatique [ART66]

Les objectifs de réduction des émissions du groupe SNCF sont alignés :

- [ART66] En France, avec les objectifs sectoriels Transport et Bâtiment de la SNBC

- Dans le monde, pour Keolis et GEODIS avec la trajectoire 1,5°C de SBTi pour les scopes 1 et 2, et avec la trajectoire WB2°C pour le scope 3.

La trajectoire de décarbonation du Groupe a été construite sur la base de travaux menés par chacune des sept sociétés du Groupe sur son périmètre dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique Groupe 2023-2032. Chaque société a identifié les leviers qu'elle pouvait activer, et pour chacun d'eux :

- La faisabilité de mise en œuvre, avec l'identification des risques et opportunités
- La date d'activation et les effets dans le temps
- Les impacts financiers du levier, investissements, coûts récurrents ou baisses de charges.

[ART66] L'élaboration du plan stratégique Groupe 2023-2032 a confirmé la capacité du groupe SNCF à tenir ses engagements à horizon 2030 et à assurer la cohérence entre la trajectoire de décarbonation et la trajectoire financière.

[ART66] La trajectoire de décarbonation du Groupe a été construite en prenant en compte les hypothèses d'évolution d'activité du plan stratégique Groupe, qui vise une contribution au doublement de la part du ferroviaire d'ici 2040.

Cibles sur l'adaptation au changement climatique

Le groupe SNCF constate déjà l'impact croissant des événements climatiques sur la qualité et la continuité de service, la sécurité des personnes et des biens, les conditions de vie au travail des salariés, les coûts d'approvisionnement en matières et produits, les coûts d'assurance, etc.

En 2023, la publication de la synthèse du sixième rapport d'évaluation du GIEC a confirmé que le dérèglement du climat s'accélère et va rendre les aléas climatiques plus fréquents, plus intenses et moins prévisibles. Leur gestion sera aussi plus complexe et difficile. Ces aléas auront donc un impact négatif croissant sur les circulations, le confort des voyageurs, les conditions de travail des salariés, la performance financière du Groupe et sur l'économie des territoires si des mesures d'anticipation ne sont pas conduites dès aujourd'hui.

En réponse aux risques majeurs associés au changement climatique, le groupe SNCF a fait de l'adaptation au changement climatique l'un des six axes de sa stratégie RSE et s'est fixé des cibles mesurables :

- Cible 1 : Diagnostics de vulnérabilité des actifs et activités du Groupe pour mi-2024 et premières ébauches de plans d'adaptation pour fin 2024 pour SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions
- Cible 2 : Construction de plans d'actions d'adaptation détaillés et chiffrés pour fin 2025.

2.2.4.4 Périmètre des cibles [ART66]

Les cibles actuelles de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Groupe sur le périmètre des scopes 1 et 2 en France relatif aux consommations d'énergie ont été construites conformément à la SNBC, qui distingue les émissions par secteur (bâtiment, transport, industrie, etc.). Le périmètre couvre les activités du Groupe en France :

- Les sociétés ferroviaires françaises SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Fret SNCF
- Les activités françaises de Keolis, GEODIS, Eurostar
- Les entités françaises de Rail Logistics Europe.

Les gaz considérés sont ceux liés à l'énergie sur les scopes 1 et 2 :

- CO₂, protoxyde d'azote (N₂O) et méthane (CH₄)

- Les fuites de fluides frigorigènes, et notamment d'hydrofluorocarbure (HFC).

Le suivi des cibles de réduction comprend :

- Les émissions directes issues de l'utilisation de combustibles fossiles (scope 1)
- Les émissions liées à la production d'énergie (scope 2), dont la production d'électricité fondée sur la localisation.

Le Groupe n'inclut pas les absorptions de GES, les crédits carbone ou les émissions évitées comme moyen d'atteindre les cibles de réduction des émissions.

Sur les scopes 1 et 2 :

- Les facteurs d'émissions de projection des cibles 2022-2030 sont à périmètre constant afin d'encourager des actions de sobriété ou de sécurisation de sources énergétique décarbonées, et de limiter les effets d'augmentation de facteurs d'émissions.

- Les principes de comptabilité sont les mêmes entre méthode GHG Protocol et la méthode Bilan GES / Bilan carbone basé sur la norme ISO 14064. Ainsi par défaut, les chiffres calculés par le groupe SNCF en matière de Bilan carbone sont calculés selon la méthode GHG Protocol et répondent également à la norme ISO 14064 lorsque nécessaire dans le cadre des trajectoires actuelles.

Chaque année, le reporting carbone du groupe SNCF est organisé en deux temps afin de s'assurer de la cohérence de la comptabilité carbone.

Concernant le scope 3, un travail de mise en cohérence et de robustesse a été fait en 2024 avec les sociétés, dans le cadre de construction d'objectifs SBTi. Une analyse d'écart entre les résultats des calculs au format GHG Protocol et norme ISO 14064 a également été réalisée.

La définition des cibles scope 3 sont en cours de finalisation.

2.2.4.5 Années de référence [ART66]

Pour les cibles atténuation, le groupe SNCF considère deux années de référence :

- 2015, année d'adoption de la SNBC. Année à partir de laquelle les budgets carbone sectoriels sont définis par pas de temps de cinq ans jusqu'à l'atteinte de la neutralité carbone en France en 2050.

- 2022, année de référence du plan stratégique 2023-2032. Première année post-covid représentative de l'activité du Groupe depuis sa prise d'objectifs en 2020. Année prise en compte pour le calcul des réductions d'émission de GES attendues des différents leviers de décarbonation.

L'année 2022 sera également l'année de référence des futurs objectifs SBTi du groupe SNCF.

Pour les cibles adaptation, l'année de référence est l'année la plus proche de la réalisation du diagnostic de vulnérabilité par chaque société (généralement 2022 ou 2023) avec prise en compte des événements marquants vécus au cours des années précédentes (canicules de juin et juillet 2019).

L'année de référence 2022 est une année représentative de l'activité du groupe SNCF en matière d'émissions de GES. Le plan de transition et les cibles 2030 ont été définies avec les règles suivantes :

- Les hypothèses d'évolution d'activités sont celles inscrites au plan stratégique 2023-2032
- Les facteurs d'émissions utilisés pour les projections des cibles 2022-2030 sont ceux connus à date afin

d'encourager des actions de sobriété ou de sécurisation de sources énergétique décarbonées.

– Les anomalies de températures constatées sont explicitées et isolées dans les analyses de suivi des trajectoires de décarbonation.

2.2.4.6 Valeurs cibles [ART66]

Les cibles 2030 Transport et Bâtiment du groupe SNCF s'inscrivent dans la trajectoire de décarbonation dont s'est dotée la France en 2015, la SNBC. Elle fixe des objectifs sectoriels de réduction des émissions de GES à horizon 2030 (-28% pour les transports et -49% pour les Bâtiments) avec lesquels sont alignés les objectifs du Groupe.

Des points de passage 2025 ont été fixés au regard des trajectoires de décarbonation 2022-2032 des différentes entités du Groupe.

Conformément à la SNBC qui vise l'atteinte de la neutralité carbone en 2050 pour la France, le groupe SNCF vise une décarbonation complète de ses activités Transports et Bâtiment à horizon 2050.

2.2.4.7 Données scientifiques

Pour le suivi de ses émissions, l'entreprise s'appuie sur les derniers facteurs d'émissions de sources connues (Base Carbone ADEME, EcolInvent, Agence Internationale de l'Énergie, etc.) et sur les potentiels de réchauffement global du 6e rapport du GIEC 2022 (IPCC Sixth Assessment Report (AR6 - 100 year)).

Les cibles de réduction 2030 sur le périmètre Scopes 1 et 2 en France sont alignées sur les exigences sectorielles de la SNBC.

La prise d'objectifs SBTi sur une trajectoire 1,5°C couvrira les émissions de toutes les activités du Groupe dans le monde sur les scopes 1 et 2, et sur une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

La SNBC est construite sur la base de scénarios avec mesures existantes (AME) et avec mesures supplémentaires (AMS). Ils prennent en compte de nombreuses hypothèses comme l'évolution de la démographie, de la demande de transport, des parts modales et du report modal vers des modes décarbonés, de décarbonation du mix énergétique français, de l'apparition de nouvelles technologies, etc.

Au-delà de ces hypothèses, le groupe SNCF a également pris en considération les éléments suivants pour construire ses cibles de décarbonation.

- Sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France
 - Son ambition de doublement de la part modale du ferroviaire d'ici 2040. Comme le souligne le nom donné à cette vision pour le ferroviaire, « le fer contre le carbone », la décarbonation sous-tend toutes les réflexions et alimente l'élaboration des plans d'action court terme.
 - L'ouverture à la concurrence de ses marchés TER à partir de décembre 2025.
- Sur le périmètre de ses filiales internationales, leurs hypothèses d'évolution d'activité telles qu'inscrites au plan stratégique 2023-2032.

2.2.4.8 Contribution des leviers de décarbonation

Afin d'atteindre les cibles qu'il s'est fixé en 2020 sur les scopes 1 et 2, le groupe SNCF a élaboré un plan d'action de réduction de ses émissions de GES. Ce plan s'appuie principalement sur des leviers de sobriété énergétique, efficacité énergétique, et changement de sources énergétiques.

Ces différents leviers couvrent 75% de l'effort de décarbonation à réaliser et sont intégrés au plan stratégique 2023-2032.

Répartition du poids de chaque levier dans l'effort de décarbonation sur la période 2023-2032

	Poids
Décarbonation du Bâtiment	21%
Décarbonation des Transports	
Éco-conduite / éco-stationnement	28%
Efficacité du matériel roulant	15%
Transition vers des solutions bas carbone des différentes flottes de matériels roulants et véhicules	20%
Énergies renouvelables	17%

Le Groupe a identifié d'autres leviers représentant 25% de l'effort à fournir, à la main des autorités organisatrices, et dont le financement reste à sécuriser :

- Renouvellement des parcs de matériels thermiques de TER avec des solutions décarbonées : trains hybrides, trains à batterie, trains hydrogène
- Renouvellement des parcs de matériels thermiques de Keolis avec des solutions décarbonées : électrification des parcs.

2.2.4.9 Contribution des parties prenantes

Les cibles de décarbonation du groupe SNCF en France ont été fixées en 2020, auprès de l'Agence des participations de l'État. Le Groupe publie chaque année un rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de ses activités en France. En 2024, il est intégré au rapport de durabilité [Cf. Annexes relatives aux informations environnementales : Rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe SNCF en France].

Fin 2024, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs ont présenté une ébauche de plan d'action d'adaptation au changement climatique à l'échelle macro à l'État français.

Le suivi des objectifs et des cibles sont présentées deux fois par an au conseil d'administration de SNCF SA, où siègent quatre représentants des salariés.

2.2.5 Consommation d'énergie et mix énergétique - E1-5

2.2.5.1 Consommation totale d'énergie

Les données quantitatives environnementales couvrent :

– 96% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour les données relatives au changement climatique.

Tableau Consommation d'énergie et mix énergétique pour les secteurs à fort impact

	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Groupe SNCF			
1) Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon - (MWh)	0	0	
2) Consommation de combustibles provenant du pétrole brut et de produits pétroliers - (MWh)	5 182 597	5 582 102	8%
3) Consommation de combustible provenant du gaz naturel - (MWh)	1 391 628	1 432 309	3%
4) Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles - (MWh)	228 588	260 417	14%
5) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles - (MWh)	1 880 146	1 879 958	0%
6) Consommation totale d'énergie fossile - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 1 à 5)	8 682 958	9 154 786	5%
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie - (%)	49%	49%	0%
7) Consommation provenant de sources nucléaires - (MWh)	6 875 579	7 023 921	2%
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie - (%)	39%	38%	-4%
8) Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse - (MWh)	1 225 056	1 497 898	22%
9) Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables - (MWh)	791 105	945 542	20%
10) Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite - (MWh)	0	0	
11) Consommation totale d'énergie renouvelable - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 8 à 10)	2 016 161	2 443 440	21%
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie - (%)	11%	13%	14%
Consommation totale d'énergie - (MWh) (calculée comme la somme des lignes 6 à 11)	17 574 699	18 622 148	6%

Les secteurs d'activité du groupe SNCF sont décrits plus haut [cf. Informations générales – ESRS 2 ; partie Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Secteurs d'activité du Groupe]. Ils sont répertoriés comme secteurs à fort impact climatique au sens du règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission. Par conséquent, l'ensemble du périmètre des consommations d'énergie est considéré par cet indicateur.

Les consommations d'énergie sont agrégées pour la traction ferroviaire, les carburants des véhicules routiers des flottes commerciales, de services, de la traction aérienne, des engins de chantiers et les consommations d'énergie des sites.

Une ventilation est opérée par type d'énergie (fossile, nucléaire, renouvelable) selon les caractéristiques d'énergie et le mix de production/consommation s'il s'agit d'un vecteur.

Pour l'électricité, une logique fondée sur le marché est appliquée, avec une distinction entre :

– L'électricité provenant du réseau, dont le mix de production est déterminé à partir des valeurs de l'AIB pour l'Europe

– L'électricité renouvelable issue de PPA ou de certificats de garanties d'origines éligibles.

Pour le gazole et l'essence, la réglementation en vigueur en Europe est appliquée (fraction de biocarburant obligatoire dans le carburant à la pompe).

Les consommations d'énergie du groupe SNCF se caractérisent par :

– 50% de consommations d'énergies fossiles : trains diesel des sociétés ferroviaires, bus, camions, et transport par avion pour Keolis et GEODIS, électricité carbonée.

– 37% de nucléaire : consommation électrique des trains en France.

– 10% d'énergie renouvelable : biocarburants pour les trains, les bus et les camions et électricité renouvelable issue du réseau et de certificats de garanties d'origines.

Les consommations d'énergie issues de réseaux de chaleur ou de froid représentent 1% des consommations d'énergie du groupe SNCF (relatif aux lignes 5 et 9 du tableau).

L'évolution de +6% sur les consommations totales d'énergie entre 2023 et 2024 s'explique principalement par :

– La fiabilisation de l'estimation des pertes sur les caténaires chez SNCF Réseau, désormais basée sur des données réelles : +318 292 MWh, soit +1,8% par rapport au total des consommations.

– L'augmentation des consommations liées aux activités de mobilité (550 994 MWh, soit +3,1% par rapport au total des consommations) : nouveaux contrats routiers ou activités ferroviaires en Amérique du Nord, augmentation du trafic ferroviaire de voyageurs en France, consommations de kérosène.

2.2.5.2 Production d'énergie renouvelable

Tableau Production d'énergie renouvelable

Groupe SNCF - (MWh)	2024
Production d'électricité renouvelable auto-consommée (panneaux solaires, éoliennes, PPA sur site) - (MWh)	21 318
Production d'électricité renouvelable revendue (panneaux solaires, éoliennes, PPA sur site) - (MWh)	1 152
Production d'électricité renouvelable totale - (MWh)	22 470

La production d'énergie renouvelable du groupe SNCF comprend exclusivement l'autoproduction d'électricité solaire. Des panneaux photovoltaïques sont installés sur les terrains et bâtiments dont le Groupe est propriétaire.

Les productions les plus conséquentes sont réalisées dans des filiales de Keolis : le gestionnaire de parkings Effia, et à Hyderabad en Inde.

2.2.5.3 Intensité énergétique sur la base du chiffre d'affaires net

Tableau Intensité énergétique sur la base du chiffre d'affaires net

	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Groupe SNCF			
Consommation totale d'énergie provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique par produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique - (MWh/unité monétaire)	424	430	1%
Chiffre d'affaires net total (états financiers) - (M€)	41 449	43 354	5%

Les secteurs d'activité du groupe SNCF sont décrits plus haut [cf. Informations générales – ESRS 2 ; partie Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – SBM-1 ; Secteurs d'activité du Groupe]. Ils sont répertoriés comme secteurs à fort impact climatique au sens du règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission. Par conséquent, l'ensemble du périmètre des consommations d'énergie est considéré pour cet indicateur.

Le chiffre d'affaires net est le même que dans les états financiers.

Le ratio est quasiment stable entre 2023 et 2024 (augmentation de 1%). Le chiffre d'affaires augmente de 5% (accroissement d'activité ou lancement de nouvelles entités chez SNCF Voyageurs, GEODIS, Keolis et Rail Logistics Europe) et s'accompagne d'une hausse des consommations.

Cependant, malgré les leviers de réduction des consommation (efficacité et sobriété énergétique), l'évolution de la méthode d'estimation des pertes d'électricité sur la caténaire entraîne une augmentation des consommations.

Tableau Chiffre d'affaires provenant d'activités à fort impact climatique

Groupe SNCF	2023	2024
Chiffre d'affaires net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique utilisé pour calculer l'intensité énergétique (en M€)	41 449	43 354
Chiffre d'affaires net total (états financiers) (en M€)	41 449	43 354

2.2.6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES - E1-6

2.2.6.1 Émissions totales de GES

Les données quantitatives environnementales couvrent :

– 96% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe pour les données relatives au changement climatique.

Tableau Émissions brutes de GES des scopes 1, 2 3 et émissions totales [ART66]

Groupe SNCF - (tCO ₂ e)	2015	2023	2024	Variation 2024 vs 2023	Jalon 2025	Cible 2030	(2050)	Variation 2024 vs 2015
Émissions de GES du scope 1								
Émissions brutes de GES du scope 1	1 660 782	1 760 670	1 882 380	7%	N A	N A	N A	13%
Pourcentage d'émissions de GES du scope 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés - (%)	N A	N A		N A	N A	N A	N A	N A
Émissions de GES du scope 2								
Émissions brutes du scope 2 fondées sur la localisation	722 748	883 656	931 560	5%	N A	N A	N A	29%
Émissions brutes du scope 2 fondées sur le marché	N A	1 648 644	970 543	-41%	N A	N A	N A	N A
Émissions significatives de GES du scope 3								
Émissions totales brutes indirectes de GES	583 235	9 533 022	10 258 866	8%	N A	N A	N A	N A
1 Biens et services achetés	N A	2 355 645	2 477 919	5%	N A	N A	N A	N A
2 Biens d'investissement	N A	1 262 637	1 526 190	21%	N A	N A	N A	N A
3 Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	583 235	749 926	802 719	7%	N A	N A	N A	38%
4 Transport et distribution en amont	N A	3 532 741	3 688 203	4%	N A	N A	N A	N A
5 Déchets produits lors de l'exploitation	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
6 Voyages d'affaires	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
7 Déplacements domicile-travail des salariés	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
8 Actifs loués en amont	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
9 Acheminement en aval	N A	1 632 073	1 763 835	8%	N A	N A	N A	N A
10 Transformation des produits vendus	N A	N C	N C	N A	N A	N A	N A	N A
11 Utilisation des produits vendus	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
12 Traitement en fin de vie des produits vendus	N A	N C	N C	N A	N A	N A	N A	N A
13 Actifs loués en aval	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
14 Franchises	N A	N C	N C	N A	N A	N A	N A	N A
15 Investissements	N A	Non significatif	Non significatif	N A	N A	N A	N A	N A
Émissions totales de GES	N A	N A		N A	N A	N A	N A	N A
Émissions totales de GES fondées sur la localisation	2 966 765	12 177 348	13 072 806	7%	N A	N A	N A	N A
Émissions totales de GES fondées sur le marché	N A	12 942 335	13 111 789	1%	N A	N A	N A	N A

N A = Non applicable

N C = Non concerné

Somme des émissions de gaz à effet de serre, exprimées en tonnes équivalent CO₂ à partir des postes constituant l'indicateur Consommation d'énergie totale [cf. Consommation d'énergie et mix énergétique – E1-6 ; Consommation totale d'énergie], ainsi que les émissions liées aux fuites de fluides frigorigènes et des émissions

significatives indirectes de scope 3 (couvert pour périmètre ferroviaire en France, Keolis, GEODIS, et Eurostar).

Les résultats sur le périmètre France peuvent être appréciés à travers le tableau des cibles de décarbonation du groupe SNCF en France, qui présente également pour comparaison les émissions effectives pour les années

2015, 2022, 2023 et 2024 [cf. Cibles liées à l'atténuation du changement climatique].

Les données des émissions significatives indirectes en scope 3 ne sont pas encore toutes disponibles pour RLE.

La hausse globale des émissions fondées sur la localisation de +7% s'explique par :

Sur les émissions des scopes 1 et 2

– Accroissement des consommations d'énergies, comme indiqué dans le tableau des consommations d'énergie et mix énergétique pour les secteurs à fort impact ci-dessus [cf. Consommation d'énergie et mix énergétique – E1-6 ; Consommation totale d'énergie].

– Accroissement du facteur d'émission de l'électricité en France de plus de 17%, en raison de la prise en compte de l'année 2022 dans la moyenne du facteur d'émission mix moyen de l'ADEME.

Sur les émissions significatives indirectes du scope 3

– La hausse des achats de biens et de service (poste 3.1) ainsi que des immobilisations (poste 3.2) s'explique par une hausse de 5% des dépenses pour les entreprises ferroviaires. Les facteurs d'émissions associés ont peu évolué. Certains comme ceux des prestations intellectuelles ont été affinés.

– La hausse des immobilisations (poste 3.2) s'explique également par l'application d'une méthode de calcul plus complète pour calculer les nouvelles constructions basées sur le monétaire, ainsi qu'une augmentation des fournitures pour le matériel roulant.

– La hausse de 4% du poste « transport et distribution en amont » (poste 3.4 qui correspond principalement à de la sous-traitance transport pour le groupe SNCF dont GEODIS est le principal contributeur) s'explique par une augmentation de la demande de fret aérien de la part des clients.

– La hausse de l'acheminement en aval (poste 3.9) qui correspond aux émissions induites par les clients (déplacement vers ou depuis la gare) en raison d'une augmentation des voyageurs et des clients des gares : hausses de trafic, Jeux de Paris 2024, mise à jour d'une enquête pour les voyages grandes lignes.

Émissions du scope 2 fondées sur le marché (dit « market based »)

Les émissions fondées sur le marché baissent de -41%, en raison d'une temporalité différente des facteurs d'émission de l'électricité en France entre les approches fondées sur la localisation et sur le marché. Le facteur d'émission fondé sur la localisation est basé sur la moyenne des années 2019-2022, et intègre la baisse de production du parc électronucléaire français en 2022. Le facteur d'émission fondé sur le marché, issu de l'AIB/Powernext, est basé sur l'année 2023, avec une baisse de -59% entre 2022 et 2023.

En 2023, le groupe SNCF a revu sa comptabilité pour la mettre en conformité avec les exigences du GHG Protocol. Les données constituant le Bilan GES du Groupe ont été recalculées depuis l'année 2022. Les données ainsi présentées dans ce premier rapport de durabilité sont comparables entre 2022 et 2024.

2.2.6.2 Méthodes, hypothèses et facteurs d'émissions

Le calcul des émissions de GES du groupe SNCF est réalisé selon la méthode du GHG Protocol depuis 2024.

Ce choix est guidé par un besoin d'homogénéisation et de lisibilité des comptabilités carbone des différentes entités et filiales du Groupe, réparties dans 60 pays. En effet, les exercices de reporting sur la comptabilité carbone doivent

pouvoir répondre à différentes obligations, réglementaires ou non (CSRD, CDP, SBTi, etc.) qui imposent la mise en place de règles comptables communes.

Les émissions de GES sont exprimées en tCO₂e (tonnes de CO₂ équivalents), pour les gaz suivants :

– Dioxyde de carbone (CO₂), protoxyde d'azote (N₂O) et méthane (CH₄)

– Fuites de fluides frigorigènes, et notamment d'hydrofluorocarbure (HFC).

Les émissions GES de scopes 1,2 et 3 liées à l'énergies et aux fuites de fluides frigorigènes sont calculées via l'outil de consolidation extra-financier SAP-FC, où figure la table de facteurs d'émissions pour calcul à partir des données primaires de consommations (ou de fuites pour les fuites de fluides frigorigènes) renseignées par les contributeurs. Pour Keolis et GEODIS, les émissions liées à l'électricité hors France sont calculées par leurs propres outils et sont restituées dans SAP-FC.

Les émissions significatives indirectes sont calculées à part, dans des tableurs internes dédiés par catégorie d'émissions significatives indirectes et par société, soit via le tableur « ABC » de l'Association Bilan Carbone que chaque société ferroviaire du Groupe complète. Les données pré-calculées sont saisies dans SAP-FC pour procéder à la bonne consolidation des données.

Les facteurs d'émission issue de sources publiques sont les suivants.

Base Empreinte ADEME

– Facteurs d'émissions des énergies :

Électricité - mix moyen / consommation, Essence/Supercarburant sans plomb (95, 95-E10, 98), Fioul domestique, Gaz naturel – 2022 / mix moyen/consommation, Gaz naturel liquéfié, Gazole non routier, GNC, Gaz Naturel Comprimé pour véhicule routier, Gaz pétrole liquéfié, Kérosène, Butane, Gazole routier/B100, Biodiesel/sans changement d'affectation des sols, Biogaz, Bioéthanol, Biodiesel HVO 100, Essence E85, Hydrogène (vaporeformage du gaz naturel), Éolien, Solaire (origine Chine).

– Facteurs d'émissions des fluides frigorigènes : PFC-51-14, R113, R134a, R22, R404A, R410a, SF6,

– Facteurs d'émissions monétaires : Construction, France continentale ; Services (imprimerie, publicité, architecture et ingénierie, maintenance multi-technique des bâtiments, Maintenance multi-technique, France continentale ; Services (imprimerie, publicité, architecture et ingénierie, maintenance multi-technique des bâtiments, France continentale ; Maintenance multi technique, France continentale ; Prestation assurance, France continentale, Enseignement, France continentale ; Petites fournitures, France continentale ; Textile et habillement, France continentale ; Hébergement et restauration, France continentale ; Machines et équipements, France continentale ; FE Transport terrestre, France continentale,

– Facteurs d'émissions massiques : cuivre, béton armé, acier, bois, textile

International Energy Agency (IEA)

– Facteur d'émissions électricité « location-based » des pays suivants : Belgique, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Portugal et Pologne

Gov.uk

– Facteur d'émission électricité Royaume-Uni

Association of Issuing Body (AIB)

– Facteurs d'émissions « market-based » Mix résiduels des pays suivants : France, Belgique, Allemagne, Espagne, Pays-Bas, Portugal et Pologne

Autres

Des facteurs d'émissions peuvent être calculés sur la base de données de fournisseurs pour les achats de biens, de services et d'immobilisations.

2.2.6.3 Année de référence

La période de référence utilisée pour le suivi des émissions de GES est l'année 2015, année de prise d'objectifs sur les scopes 1 & 2 de l'énergie en France.

2.2.6.4 Instruments contractuels

Pour certaines de ses entités, le groupe SNCF achète de l'électricité renouvelable valorisée en scope 2 market-based, grâce à des PPA ou des certificats de garanties d'origine. Les premiers éléments publiés concernent la part d'électricité renouvelable dépendant d'instruments contractuels, qui est de 1%.

La collecte de données est en cours de fiabilisation.

SNCF Voyageurs dispose de PPA et Eurostar achète des garanties d'origine éolienne en Angleterre et au Pays-Bas.

2.2.6.5 Rapprochement avec les états financiers

Le total des émissions GES de scopes 1,2 et 3 présentées ci-dessus [cf. Consommation d'énergie et mix énergétique – E1-6 ; Émissions totales de GES], portent sur 96% du chiffre d'affaires du Groupe. Ce total est rapproché avec le chiffre d'affaires total net financier dit « contributif » au niveau des entités.

2.2.6.6 Catégories d'émissions de scope 3

Catégories d'émissions de scope 3 exclues

[ART66] Le guide national de la SNBC auprès des entreprises fixe à 80% le critère de significativité des émissions indirectes. Le groupe SNCF publie ses émissions significatives indirectes depuis la déclaration de performance extra-financière 2022.

Un bilan carbone complet de l'année antérieure est réalisé en courant d'année pour répondre au CDP. En 2023, les émissions significatives indirectes se répartissaient comme suit :

3-1	Produits et services achetés	22%
3-2	Biens immobilisés	12%
3-3	Émissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans le scope 1 ou le scope 2)	8%
3-4	Transport de marchandises amont et distribution	34%
3-5	Déchets générés	1%
3-6	Déplacements professionnels	0%
3-7	Déplacements domicile-travail	3%
3-8	Actifs en leasing amont	0%
3-9	Transport de marchandises aval et distribution	16%
3-11	Utilisation des produits vendus	2%
3-13	Actifs en leasing aval	0%
3-15	Investissements	2%
Total scope 3		100%

Les postes exclus de l'inventaire sont ceux représentant 3% ou moins des émissions : Déchets générés, Déplacements professionnels, Déplacements domicile travail, Actifs en leasing amont, Utilisation des produits vendus, Actifs en leasing aval, Investissements.

Le périmètre 2024 en matière de postes couverts varie peu par rapport à 2023, que ce soit en termes d'entités ou de postes à couvrir. Cela ne remet pas en cause la répartition des émissions significatives indirectes sélectionnées.

Catégories d'émissions de scope 3 incluses

Les postes qui sont inclus dans l'inventaire sont ceux représentant plus de 3% des émissions : Produits et services achetés, Biens immobilisés, Émissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans les scopes 1 et 2), Transport de marchandise amont et distribution, Transport de marchandise aval et distribution.

Au total, les émissions de GES significatives représentent 91% de l'inventaire des émissions significatives indirectes.

Limites, méthodes d'estimation, outils

Les émissions de GES du groupe SNCF couvrent 96% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe. Elles prennent en compte les émissions indirectes des sociétés sur lesquelles le Groupe exerce un contrôle opérationnel. Ces émissions sont calculées à partir de tableurs propres à l'entreprise. À partir de 2025, l'outil SWEEP sera utilisé pour les postes Achats 3.1, 3.2 et 3.4 pour le périmètre des sociétés ferroviaires. Le calcul des émissions de CO_{2e} des transports sous traités (aérien, maritime, ferroviaire, routier) est réalisé suivant la méthodologie du Global Logistics Emissions Council (GLEC), sur la plateforme EcoTransIT.

3.1 Produits et services achetés

Les émissions de GES liées aux produits et services achetés proviennent de la fabrication de biens et de services achetés par le Groupe et dit « consommés rapidement ». Les données sont ventilées selon la nomenclature Achats entre CAPEX et OPEX : OPEX en rubrique 3.1 du GHG Protocol Achats biens et services, CAPEX en rubrique 3.2 du GHG Protocol Immobilisations.

Les données d'entrées utilisées sont de deux natures : monétaire ou massique.

Les données monétaires sont associées à des facteurs d'émissions de fournisseurs quand ils existent, à défaut des facteurs d'émissions génériques proposées par la Base Empreinte de l'ADEME.

L'incertitude reste forte avec des facteurs d'émissions massiques. Les données sont issues de l'ERP Achats Groupe : données liées aux prestations de services, intellectuelles, travaux de maintenance, maintenance et petites fournitures. Un travail d'amélioration continue se fait avec des données fournisseurs, notamment sur les prestations intellectuelles.

Parmi les données massiques : Matériaux, Fournitures, Train (Roues, Banquettes etc.).

3.2 Biens immobilisés

Les émissions de GES liées aux biens immobilisés correspondent aux CAPEX. Les données d'entrées utilisées sont de deux natures : monétaire ou massique.

Exemple de données monétaires utilisées : Dépenses de travaux ouvrage d'art ou construction ou rénovation.

Données massiques utilisées : Nombre de trains mis en service, nombre de nouveaux véhicules dans le parc auto, tonnes ou unités de matériel pour l'entretien du réseau : herbicides, nouveaux rails achetés, ballast acheté, caténaires - éléments linéaires, caténaires - supports, caténaires - consoles, traverses en béton, traverses en bois.

Calcul avec les facteurs d'émission appropriés de Base Empreinte ADEME ou des fournisseurs.

3.3 Émissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans les scopes 1 et 2)

Ces données sont obtenues à partir des facteurs d'émissions de l'énergie comprenant une part de scope 3 pour l'amont et le transport de l'énergie.

3.4 Transport de marchandise amont et distribution

Émissions liées à la sous-traitance des activités de transport.

Pour les sociétés ferroviaires : Collecte des kilomètres du sous-traitant pour le transport routier. Calcul avec facteur d'émission pour le service de transport routier en kilomètres ou consommation en litres pour le diesel routier de la Base Empreinte ADEME.

Pour GEODIS, le calcul des émissions de CO₂ des transports sous-traités (aérien, maritime, ferroviaire, routier) est basé sur le cadre GLEC.

3.9 Transport de marchandises aval et distribution

Émissions de GES liées aux émissions induites des clients, c'est-à-dire le « rabatement » et la « diffusion » des voyageurs.

Ce poste prend en compte les émissions associées aux déplacements des voyageurs des transports depuis leur domicile jusqu'à la gare (rabatement) ou de la gare jusqu'à leur lieu de diffusion (diffusion).

L'estimation des émissions liées à ce poste repose sur les données issues de sondages représentatifs. Le calcul est focalisé sur la plus grande masse d'impact carbone, soit la voiture (que ce soit particulière ou taxi). Les autres modes sont partiellement pris en considération.

Les trajets en correspondances avec le train (double comptabilité SNCF) et les trajets en avion ont été neutralisés.

Déplacements visiteurs : émissions liées aux visiteurs en gare (visite des galeries commerciales, accompagnants, achats de billets).

Ces émissions sont non considérées dans la prise d'objectifs SBTi et le reporting CDP.

2.2.6.7 Systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission

Le groupe SNCF n'est pas soumis aux systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission.

2.2.6.8 Émissions biogéniques

Émissions biogéniques de scope 2

La part d'émissions biogéniques relative au scope 2 du groupe SNCF est limitée, avec moins de 1% de réseau de chaleur et de froid dans le Bilan GES lié à l'énergie. Le groupe SNCF n'est pas encore suffisamment outillé pour faire ce suivi.

Émissions biogéniques de scope 3

Les émissions de GES biogènes en scope 3 sont issues des consommations de biocarburants (essence E85, B100, biodiesel HVO, bioéthanol). Elles représentent 118 650 tCO₂e en 2024.

Les facteurs d'émissions sont issus de la Base empreinte de l'ADEME et correspondent à la fraction de CO₂b des facteurs d'émissions proposées pour l'essence E85, le B100, le biodiesel HVO, le bioéthanol.

2.2.6.9 Ventilation des émissions

Les émissions de GES du groupe SNCF sont ventilées par scope.

Pour répondre aux besoins des objectifs de décarbonation de l'État actionnaire et se conformer à la nomenclature de la SNBC, les tableaux relatifs aux cibles et aux leviers de décarbonation présentent une ventilation par activité :

- Bâtiments : consommations d'énergie des bâtiments
- Transport : consommations d'énergies des trains, bus, camions, véhicules utilitaires et de service.

2.2.6.10 Intensité de GES sur la base du chiffre d'affaires

Tableau Intensité des émissions de GES

	2023	2024	Variation 2024 vs 2023
Groupe SNCF			
Émissions totales de GES fondées sur la localisation par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	294	302	3%
Émissions totales de GES fondées sur le marché par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	312	302	-3%
Chiffre d'affaires net utilisé pour calculer l'intensité GES - (M€)	41 449	43 354	5%

Le ratio comprend :

- Les émissions de GES Scopes 1, 2 et 3, y compris les émissions significatives indirectes
- Le chiffre d'affaires net du groupe SNCF, avec 99% des entités couverts en émissions GES et 100% du chiffre d'affaires.

La différence entre la vision fondée sur la localisation (+3%) et la vision fondée sur le marché (-3%) s'explique par la temporalité différente des facteurs d'émissions appliqués à l'électricité [cf. Consommation d'énergie et mix énergétique – E1-6 ; Émissions totales de GES].

Les actions de décarbonation menées sur l'ensemble des scopes d'émission de gaz à effet de serre permettent de limiter l'inflation de l'intensité énergétique par chiffre d'affaires net du groupe SNCF.

Cependant, malgré les leviers de réduction des consommations (efficacité et sobriété énergétique), l'évolution de la méthode d'estimation des pertes d'électricité sur la caténaire entraîne une augmentation des consommations. Un effet peut également être associé à une légère augmentation des dépenses et les émissions induites par les clients en raison de la bonne performance de l'entreprise sur les émissions significatives indirectes.

2.2.7 Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone – E1-7

2.2.7.1 Absorption et stockage de GES

Le groupe SNCF ne fait pas de compensation carbone volontaire et n'achète pas de crédits carbone.

Cependant, avec l'ouverture à la concurrence, certaines filiales ont été confrontées à des demandes de compensation dans les appels d'offres. En 2024, une doctrine Groupe a été élaborée pour clarifier cette position. Elle n'a pas encore été validée par le comité exécutif.

La priorité du Groupe reste la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Dans certains cas, si un client exige des achats de crédits, ceux-ci doivent viser la neutralité carbone du pays et non celle des émissions du Groupe.

2.2.7.2 Objectif « Zéro net »

Le groupe SNCF ne publie pas encore d'objectif « Zéro net ».

2.2.8 Tarification interne du carbone – E1-8

Le groupe SNCF ne met en œuvre ni redevances carbone internes ni fonds carbone internes.

2.3 POLLUTION - E2

2.3.1 Politiques en matière de pollution - E2-1

2.3.1.1 Exigences minimales de publication

Objectifs généraux

L'analyse de matérialité du groupe SNCF montre une matérialité uniquement dans le domaine de la qualité de l'air, sur le périmètre de GEODIS et Keolis, pour les activités de transport. Les éléments publiés portent uniquement sur ce périmètre, conformément à l'IRO matériel suivant :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Pollutions (air, sols, etc.)	Impact négatif	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine

Pour autant des actions et des politiques existent et sont poursuivies sur l'ensemble des enjeux liés aux pollutions.

La prévention de la pollution de l'air s'inscrit dans la démarche environnementale de Keolis. L'un des quatre engagements de sa politique environnementale est de protéger l'environnement en maîtrisant les activités et en prévenant les pollutions.

GEODIS place les enjeux environnementaux au cœur de sa démarche de responsabilité sociétale et de sa stratégie. Conscient des impacts des activités de transport et de logistique sur l'environnement, GEODIS est engagé dans l'action climatique et la réduction des impacts environnementaux des chaînes d'approvisionnement. GEODIS s'attache à développer pour ses clients, et avec ses partenaires, des solutions innovantes et respectueuses de l'environnement. Un des trois objectifs de la politique environnementale de GEODIS est de prévenir et réduire les émissions polluantes et les nuisances pour atténuer l'impact sur les personnes et les écosystèmes exposés.

Champ d'application

Les politiques de Keolis et GEODIS sont applicables à l'ensemble de leurs filiales respectives.

Responsabilité de mise en œuvre

Les présidentes de GEODIS et Keolis sont responsables de la mise en œuvre de la politique relative à la pollution de l'air sur leur périmètre respectif. Elles sont membres du comité exécutif et rendent compte au P.-D.G de SA SNCF.

Alignement sur des normes tierces

Pour renforcer et faire reconnaître cet engagement environnemental, Keolis est engagé depuis 2013 dans la certification ISO 14001 v2015 – Système de management environnemental. Cette certification permet à Keolis et à ses filiales de réduire les impacts environnementaux, de mesurer et rendre compte sur la transition écologique, d'accroître l'efficacité opérationnelle et de maîtriser le risque industriel environnemental.

Un pilotage de la certification de Keolis est mis en place permettant :

- L'accompagnement des filiales au déploiement : sensibilisation du comité de direction, diagnostic terrain, suivi trimestriel des plans d'action, levées des écarts, présentation du kit outils
- La mutualisation de la planification et des retours d'expériences des audits
- La valorisation de la certification auprès des clients et assureurs.

GEODIS s'engage à connaître et respecter les lois et les réglementations environnementales dans tous les pays où il opère ainsi qu'à respecter les engagements volontaires

ou contractuels pouvant aller au-delà de la réglementation.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Keolis collabore avec l'ensemble de ses parties prenantes parmi lesquelles les AOM (Autorités Organisatrices de la Mobilité), les usagers et les communautés locales, pour garantir que sa politique environnementale réponde aux attentes et besoins spécifiques. Ces consultations permettent d'ajuster les pratiques pour maximiser les bénéfices sociaux et environnementaux.

GEODIS échange régulièrement avec ses parties prenantes pour s'assurer que sa politique environnementale répond à leurs attentes et aux enjeux de GEODIS. Ses parties prenantes comprennent :

- Les clients : revues d'activité dédiées aux enjeux environnementaux
- Les salariés : présentation aux représentants du personnel
- Les villes ou régions dans lesquelles GEODIS opère
- Les organisations gouvernementales, comme l'ADEME.

Mise à disposition des politiques

Keolis publie annuellement son rapport de durabilité, accessible au public via son site internet. Des formations internes sont également mises en place pour sensibiliser les salariés à l'importance des sujets environnementaux. En 2024 s'est tenue la 14^e édition du comité annuel des parties prenantes externes de Keolis. Il a porté sur une réflexion des indicateurs d'impacts pertinents à mettre en place à moyen terme sur les sujets de durabilité qui gagneront en importance dans un horizon de cinq ans.

GEODIS met à disposition de ses parties prenantes sa politique sur son site internet, intranet et sur les sites physiques.

2.3.1.2 Atténuation des impacts négatifs liés à la pollution de l'air

Les politiques en matière de pollution de l'air favorisent d'une part l'utilisation de matériels roulants et véhicules plus performants et d'autre part la consommation d'énergies moins émettrices. En cela, elles visent à prévenir et atténuer les émissions polluantes.

La consommation d'énergie dans les bâtiments du Groupe n'a pas un impact matériel sur la qualité de l'air. Ce point n'est pas développé dans le rapport de durabilité.

2.3.2 Actions et ressources relatives à la pollution - E2-2

Les actions de renouvellement des flottes allant vers des motorisations moins émettrices de polluants sont déployées chez Keolis et GEODIS.

GEODIS développe une offre de livraison bas carbone et basse émission compétitive, adaptée aux enjeux environnementaux concentrés dans les centres-villes, ce

qui permet notamment de contribuer à la réduction de la pollution de l'air et à l'amélioration de sa qualité.

La politique environnementale de Keolis fixe les objectifs pour lesquels des plans d'actions et de prévention pour atténuer les impacts négatifs sont mis en œuvre. Concernant la qualité de l'air, la prévention et la réduction recouvrent les cas suivants pour Keolis :

- Flotte de véhicules : Keolis exploite une flotte de bus et cars d'environ 23 000 véhicules répartie dans le monde. Les polluants émis à l'échappement par ces flottes participent à la pollution de l'air local. Le renouvellement des véhicules par des matériels plus récents et plus performants contribue à réduire cette pollution.
- Qualité de l'air dans les Enceintes Ferroviaires Souterraines (EFS) : en France, Keolis exploite trois réseaux de métro concernés par cette problématique. Un suivi régulier des niveaux de pollution est assuré par Keolis, et diverses solutions pour réduire les niveaux d'émissions sont mis en place au niveau du matériel roulant ou de l'infrastructure. La qualité de l'air dans les EFS n'étant pas matérielle aux bornes du groupe SNCF, ce point n'est pas développé dans le rapport de durabilité.

Le Groupe expérimente et déploie, notamment à travers sa démarche d'innovation, l'usage de véhicules alternatifs, qu'ils soient électriques ou Biogaz.

2.3.3 Cibles en matière de pollution - E2-3

En 2025, GEODIS a pour objectif de mener un état de lieux comportant une analyse de ses politiques et actions dans les pays où il opère, ainsi qu'une revue des exigences réglementaires liées à la pollution de l'air. Il permettra de définir une ambition commune, une stratégie, des programmes et des indicateurs clés de performance.

Les polluants atmosphériques (NOx, SOx, particules fines) sont émis au sein de la chaîne de valeur (flotte en propre et flotte des sous-traitants, compagnies aériennes et transporteurs maritimes), contribuant à la dégradation de la qualité de l'air. GEODIS et Keolis mesurent l'efficacité de leurs actions comme le développement de leurs flottes respectives de véhicules bas carbone. Les deux entreprises travaillent à mesurer, de manière exhaustive, les émissions de polluants atmosphériques liées à ses activités et au sein de sa chaîne de valeur.

GEODIS s'est fixé pour objectif de livrer 100 métropoles françaises avec des moyens à faibles émissions d'ici à mi-2025. GEODIS dispose par ailleurs d'une flotte de camions répondant aux normes d'émissions de polluants les plus récentes : plus de 85% de sa flotte répond aux norme EURO5 ou EURO6 en Europe et plus de 10% roulent grâce aux énergies alternatives.

Keolis a également un objectif de 80% du chiffre d'affaires couvert par une certification ISO 14001 fin 2030. Sa

progression est suivie par le comité exécutif et fait partie des indicateurs retenus dans les financements ESG avec les banques.

2.3.4 Pollution de l'air, de l'eau et des sols - E2-4

Aujourd'hui le groupe SNCF n'est pas en mesure de publier des informations fiables et consolidées sur les émissions de polluants atmosphériques (SOx et NOx).

2.4 BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES - ESRs E4

2.4.1 Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique - E4-1

Concernant la description de la résilience de la stratégie et du modèle économique du groupe SNCF en rapport avec la biodiversité et les écosystèmes, le Groupe n'a pas mené d'analyse de résilience face aux risques liés à la biodiversité.

Une première étude d'empreinte biodiversité a été menée, ainsi qu'une étude de dépendances. Une analyse des risques associés est en cours.

2.4.2 Politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-2

2.4.2.1 Exigences minimales de publication

2.4.2.1.1 Principaux éléments des politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes

Objectifs généraux

Signée en 2022, la politique environnement de la SNCF sert de fondement aux politiques de biodiversité, d'économie circulaire et de gestion de l'eau des sociétés ferroviaires. Ces politiques sont interconnectées et établissent des liens avec la politique environnement et entre elles, soulignant l'interdépendance des enjeux climatiques, de l'économie circulaire et de la gestion de l'eau avec la biodiversité.

La politique environnement se base sur plusieurs principes directeurs. Elle vise à respecter les obligations de conformité légales, à améliorer continuellement les performances environnementales, et à intégrer les préoccupations des parties prenantes internes et externes.

Concernant la biodiversité, l'objectif principal est de minimiser les impacts négatifs sur la biodiversité tout en maximisant les effets positifs. Cela inclut des initiatives spécifiques pour éviter la conversion des espaces naturels, réduire les impacts des infrastructures existantes, et restaurer les habitats dégradés.

La politique relative à la préservation de la biodiversité porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion/Préservation de la biodiversité	Impact positif	Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité
	Impact négatif	Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)

Le management des projets ferroviaires intègre le management de l'environnement et de la sécurité environnementale. Les impacts sur la biodiversité et les écosystèmes sont évalués et minimisés dès les premières phases de conception. Les impacts substantiels les plus importants et qui ne peuvent être ni évités ni réduits sont

compensés si nécessaire. La conception des aménagements vise à l'aménagement répondant aux impératifs techniques et le moins impactant possible pour les écosystèmes. En phase travaux, les mesures préventives limitant les risques d'incidence sur les écosystèmes sont mises en œuvre et contrôlées. En cas

d'impact involontaire et accidentel sur l'environnement, et donc notamment sur la biodiversité, l'incident est signalé et répertorié conformément à la politique de sécurité globale intégrant la dimension environnementale. Le traitement de l'incident se fait en concertation avec les autorités administratives. Des mesures correctives et des retours d'expérience sont réalisés et permettent d'éviter que l'incident ne se renouvelle pour ce chantier ou des chantiers similaires.

La SNCF s'est engagée depuis 2018 dans le cadre du dispositif act4nature devenu act4nature international en 2020. Il s'agit d'un cadre volontaire qui a pour but d'encourager les entreprises à agir, à mettre en place des politiques ambitieuses et à intégrer les enjeux de biodiversité dans la stratégie d'entreprise, pour inverser la tendance à la perte de biodiversité. Les organisations partenaires sont membres du comité de pilotage et gages de la qualité des engagements. Elles regroupent des instituts de recherche, des organisations d'entreprises, des ONG dont les objectifs stratégiques sont de promouvoir le développement durable et d'apporter un changement transformationnel dans la manière dont les entreprises opèrent pour protéger la nature.

Ces engagements, pris depuis 2018 et renouvelés en 2021 et 2024, reflètent cette approche systémique. Ils servent de colonne vertébrale à la politique biodiversité du groupe SNCF.

Ils sont organisés en quatre axes :

- Stratégie et dialogue avec les parties prenantes
- Agir sur notre scope 1 : réduire les pressions de nos opérations directes
- Agir sur notre chaîne de valeur (scopes 2 et 3)
- Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser.

La politique environnement de SNCF Réseau porte un engagement de protection de la biodiversité. Elle se décline en trois programmes inclus dans les engagements act4nature international :

- Sécuriser les travaux de maîtrise de la végétation
- Restaurer les continuités écologiques des cours d'eau
- Restaurer les continuités écologiques terrestres.

Processus de suivi et d'évaluation

Les engagements act4nature international procèdent d'une part d'engagements collectifs communs à toutes les entreprises, d'autre part, d'engagements individuels propres à l'activité de l'entreprise signataire. Ces derniers sont validés par le comité de pilotage act4nature international. Le caractère SMART (spécifique, mesurable, additionnel, réaliste, temporellement encadré des engagements) est vérifié, donc avec indicateurs, objectifs et échéance.

Ces engagements, ainsi que leur bilan, sont publiés sur le [site internet du groupe SNCF](#) et sur [le site internet de act4nature international](#).

Les trois programmes biodiversité de SNCF Réseau font également l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité de la France, pour la mesure visant les voies ferrées.

Le suivi et l'évaluation de l'efficacité de la politique environnementale, y compris le volet biodiversité sont assurés par un système de management environnemental structuré. Ce système inclut la définition d'indicateurs de suivi, la réalisation d'audits internes et externes, ainsi que la publication régulière de rapports sur les progrès réalisés.

Initiatives spécifiques et partenariats

Le Groupe contribue à des projets de recherche sur la biodiversité (programme ITTECOP, réalisation de thèses, etc.). Des partenariats avec des organisations environnementales et des institutions académiques renforcent ces actions, permettant de bénéficier d'expertises externes et de favoriser l'innovation dans les pratiques de gestion écologique.

2.4.2.1.2 Champ d'application

Les engagements act4nature international engagent les sociétés ferroviaires, sur le périmètre français. Cependant, il est prévu un élargissement à GEODIS et Keolis à l'horizon 2026 et sur un périmètre international.

Ces engagements couvrent les impacts directs et indirects, liés à la chaîne de valeur de la SNCF. Le test de l'outil GBS (Global Biodiversity Score) pour évaluer l'empreinte biodiversité de la SNCF a permis d'évaluer l'impact de sa chaîne de valeur amont et partiellement sa chaîne de valeur aval via le bilan carbone (rabattement & diffusion des voyageurs). En effet, l'outil ne permet pas encore de prendre en compte l'impact des déchets.

La politique environnement s'applique également aux sociétés ferroviaires. [Cf. Changement climatique – E1 ; Pollution – E2 ; Utilisation des ressources et économie circulaire – E5].

2.4.2.1.3 Responsabilité de mise en œuvre

La directrice RSE du groupe SNCF est responsable de la mise en œuvre de la politique relative à la biodiversité. Elle est membre du comité exécutif Groupe et rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

Les engagements act4nature international, composés d'engagements communs et d'engagements individuels, sont validés et signés par le P.-D.G du groupe SNCF. Leur avancée fait l'objet d'une revue tous les six mois au comité de pilotage biodiversité Groupe, composé des représentants RSE des sociétés.

2.4.2.1.4 Alignement sur des normes tierces

Engagement avec at4nature et transport4nature

La SNCF a également pris des engagements dans les initiatives internationales act4nature international et transport4nature. Ces initiatives visent à impliquer les entreprises dans la préservation de la biodiversité en intégrant des actions concrètes, mesurables et soutenues par des organisations partenaires, gages de la qualité des engagements : instituts de recherche, organisations d'entreprises, ONG.

Dans le cadre de ses engagements, la SNCF s'engage à évaluer l'opportunité d'intégrer la démarche SBTN (Science-Based Target for Nature).

Pacte Mondial des Nations unies

En matière de responsabilité sociétale, le groupe SNCF s'engage à respecter les principes définis dans le Pacte mondial des Nations unies. Ces principes incluent des mesures pour la protection de l'environnement, telles que la prise en compte des impacts sur la biodiversité et l'intégration de critères environnementaux dans les processus d'achat. Cet engagement est crucial pour aligner les actions du Groupe avec les objectifs de développement durable des Nations unies.

Normes et Référentiels Internationaux

En plus des normes spécifiques à l'environnement, le groupe SNCF applique les lignes directrices de la Global Reporting Initiative (GRI) pour le reporting RSE et le GHG Protocol pour la mesure et le reporting des émissions de gaz à effet de serre. Bien que principalement axées sur la

gestion des émissions, ces normes contribuent indirectement à la protection des écosystèmes en encourageant la réduction des activités polluantes.

2.4.2.1.5 Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Autorités organisatrices et collectivités locales

Les attentes des autorités organisatrices et des collectivités locales sont intégrées dans la politique de biodiversité de la SNCF. Lors des négociations de conventions, les enjeux liés à la biodiversité, comme la préservation des habitats naturels et la réduction des nuisances environnementales, sont systématiquement pris en compte. Cette approche permet de garantir que les politiques mises en place répondent aux exigences réglementaires et aux préoccupations locales.

Associations environnementales

La consultation régulière de ces associations permet de bénéficier de leur expertise et de s'assurer que les actions de la SNCF concilient au mieux enjeux industriels (sécurité des circulations, capacités de production, etc.) et respect de la biodiversité.

Des conventions de partenariat ou de mécénat sont mises en place avec certaines d'entre elles. Elles comprennent plusieurs axes : partage de connaissances de l'entreprise vers les associations, appuis thématiques et méthodologiques de la part des associations, actions de sensibilisation.

Le comité de pilotage de la démarche act4nature international est composé d'organismes scientifiques, d'associations environnementales et d'associations d'entreprises. Ce comité a en particulier la charge d'interroger et valider les engagements individuels présentés par les entreprises. De nouveaux engagements ont ainsi été pris par la SNCF en juillet 2024. Ils s'inscrivent dans la continuité des engagements pris en 2018 et en 2021.

Riverains et communautés locales

Les intérêts des riverains et des communautés locales sont particulièrement pris en considération pour limiter les nuisances potentiellement générées par les activités de la SNCF dans les projets et les travaux. Selon les obligations réglementaires, des consultations de parties prenantes sont conduites pour planifier et minimiser les impacts environnementaux.

Politique environnementale globale

La politique environnementale globale de la SNCF couvre également la préservation de la biodiversité et des écosystèmes, et est basée sur une démarche de transparence et de dialogue avec les parties prenantes.

2.4.2.1.6 Mise à disposition de la politique

Les engagements act4nature international, ainsi que leur bilan, sont publiés sur le site internet du groupe SNCF et sur le site internet de act4nature international.

En interne, ils sont également disponibles sur l'intranet, et partagés régulièrement au sein de la comitologie interne qui rassemble des représentants des différentes sociétés ferroviaires.

2.4.2.2 Contribution à des vecteurs d'impacts directs sur la perte de biodiversité

L'évaluation des impacts de la SNCF sur la biodiversité sur l'ensemble de sa chaîne de valeur a montré les synergies entre ses politiques environnementales, le changement climatique et la surexploitation des ressources.

Les nouveaux engagements act4nature international ont été articulés en intégrant ces informations. En particulier,

le deuxième axe vise à Agir sur le scope 1 - Réduire les pressions des opérations directes, et le troisième axe à Agir sur la chaîne de valeur (scopes 2 & 3).

La politique biodiversité de la SNCF prend en compte le changement climatique, le changement d'affectation des terres, l'artificialisation des terres, le changement d'utilisation des eaux douces et des mers, les espèces exotiques envahissantes, la pollution et d'autres aspects pertinents.

Changement climatique

L'engagement n°9 pris par la SNCF dans act4nature international a pour objectif de diminuer les pressions liées au changement climatique :

- En réduisant les émissions de GES du Groupe sur les scopes 1 et 2

- En poursuivant l'émission de green bonds carbone et de green commercial papers.

[Cf. Changement climatique – E1]

Changement d'affectation et artificialisation des terres et changement d'utilisation des eaux douces et des mers

La gestion des infrastructures ferroviaires entraîne une pression sur l'utilisation des sols. Cependant, des efforts sont entrepris pour minimiser son empreinte. Plusieurs engagements d'act4nature international y contribuent :

- L'engagement n°4, sur l'évolution des modes opératoires, notamment de maîtrise de la végétation

- L'engagement n°7, sur l'évaluation du potentiel du foncier à des fins de valorisation écologique.

Le groupe SNCF prend en compte l'impact de ses activités sur les ressources en eau. Des actions préventives sont mises en place pour préserver la qualité des eaux et des zones humides. Le suivi des impacts des infrastructures ferroviaires sur les écosystèmes aquatiques fait partie intégrante des politiques environnementales du Groupe. Par ailleurs, l'engagement n°5 de la SNCF dans act4nature international porte sur la restauration des continuités hydroécologiques.

Espèces exotiques envahissantes

La SNCF contribue à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes. Elle mène plusieurs projets de recherche et expérimentations sur le terrain : projet REEVES et projet avec l'INRAE pour tester l'efficacité du bâchage.

Pollution

La gestion des risques de pollution est une priorité pour le groupe SNCF. Des mesures sont mises en place pour prévenir et atténuer les impacts environnementaux, qu'ils soient chimiques ou physiques. Des plans d'action spécifiques sont élaborés pour gérer les risques de pollution accidentelle ou chronique, et des dispositifs d'alerte éthique sont accessibles aux salariés et aux partenaires tiers. Un suivi et une remontée des événements environnementaux sont également réalisés, ainsi que des mesures de réparation associées.

Impacts sur les espèces et les écosystèmes

Les projets peuvent conduire à la fragmentation des habitats et potentiellement à des impacts sur les milieux. La SNCF met en place les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser), pour éviter ces impacts.

Par ailleurs, l'engagement n°5 de la SNCF dans act4nature international porte sur la restauration des continuités hydroécologiques.

Services écosystémiques

Conformément à ses engagements act4nature international, la SNCF a mené une étude de ses dépendances à la biodiversité. Elle reconnaît sa dépendance aux services écosystémiques et s'engage à les préserver dans le cadre de ses différentes politiques.

Les politiques de biodiversité et d'écosystèmes de la SNCF sont alignées avec les enjeux abordés dans la partie dédiée à la description de l'analyse de double matérialité [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles ; Biodiversité et écosystèmes]. Le Groupe adopte une approche intégrée pour gérer les impacts environnementaux de ses activités, tout en mettant en œuvre des mesures spécifiques pour protéger la biodiversité et les écosystèmes.

2.4.2.3 Lien entre les politiques et impacts matériels

Une analyse par typologie d'activités des impacts et dépendances directs et indirects sur la chaîne de valeur a été menée sur le périmètre des sociétés ferroviaires. L'élargissement de cette analyse au groupe SNCF est prévu pour 2026.

Sur le scope 1, les impacts négatifs concernent :

- La fragmentation et la destruction d'habitat
- Les espèces exotiques envahissantes
- L'entretien de la végétation.

SNCF Réseau mène deux programmes nationaux portant sur la mise en transparence de l'infrastructure au droit des cours d'eau classés sensibles et sur les zones constituant des obstacles aux déplacements de la faune terrestre. Ils visent à mieux évaluer les impacts du patrimoine ferroviaire sur la biodiversité et contribuer à l'amélioration de la fonctionnalité des écosystèmes.

Les impacts positifs sont liés au rôle potentiel de continuité écologique et de refuge pour la biodiversité des dépendances vertes de l'infrastructure.

En particulier, SNCF Réseau possède des grands espaces fonciers non exploités, comme des lignes ferroviaires non circulées et d'anciennes friches industrielles. Elles constituent des zones de quiétude et de développement libre de la biodiversité ordinaire et extraordinaire :

- Les abords des voies ferrées sont des refuges attractifs pour certaines espèces (insectes sur espaces herbeux, renforcés par la sortie du glyphosate).
- Les réseaux hydrauliques de drainage de la plateforme ferroviaire sont attractifs pour les amphibiens. Les abords de voies et le ballast sont des zones attractives pour les reptiles.
- La création des voies ferrées aujourd'hui insérées dans leur environnement ont créé des écosystèmes spécifiques (parois rocheuses) dans certains secteurs.

Cependant, bien que la problématique de continuités écologiques terrestres avec rétablissement soit prise en compte lors de la création des lignes nouvelles, l'infrastructure existante (hors LGV) peut constituer un obstacle ou une rupture de la continuité écologique.

La SNCF intègre ces exigences environnementales à ses marchés publics de travaux et fixe les obligations et mesures à mettre en œuvre en matière de respect de la biodiversité et des écosystèmes aux entreprises de travaux. Le document contractuel peut prendre la forme :

- D'une charte chantier vert pour les projets à faible enjeu

– D'une notice de respect de l'environnement détaillée pour les projets ayant un niveau d'enjeu plus important intégré au dossier de consultation.

2.4.2.4 Lien entre politiques et dépendances

En 2024, la SNCF a renouvelé ses engagements dans l'initiative volontaire act4nature international en faveur de la biodiversité. Ces engagements forment la colonne vertébrale de sa politique biodiversité.

L'engagement n°1 « Se fixer une trajectoire biodiversité aux horizons 2030 et 2050 cohérente avec la stratégie RSE Groupe » prévoit notamment de publier une analyse par typologie d'activités de ses impacts et dépendances directs et indirects, ainsi que les risques et opportunités sur sa chaîne de valeur.

Lien avec les dépendances

La politique du groupe SNCF relative à la biodiversité et aux écosystèmes s'appuie sur une série de mesures visant à minimiser les impacts environnementaux de ses activités tout en assurant la préservation des ressources naturelles. Le groupe SNCF dépend fortement de la santé des écosystèmes pour maintenir ses infrastructures et ses opérations. Par exemple, les voies ferrées traversent des zones naturelles qui nécessitent une gestion durable pour éviter l'érosion et garantir la stabilité des sols. La protection des milieux naturels permet également de prévenir les perturbations dans les services de transport liées à des événements climatiques extrêmes.

Plus précisément, en 2023 la SNCF a réalisé une analyse de ses dépendances en s'appuyant sur l'outil ENCORE et sur une analyse complémentaire ciblée sur les services écosystémiques recensés par l'UICN en France. La SNCF reconnaît sa dépendance envers quatre services écosystémiques majeurs : la formation et protection des sols, la disponibilité en eau, la régulation climatique, et la protection contre les événements extrêmes.

L'évaluation des risques associés à ces dépendances est en cours, en tenant compte de l'état des services écosystémiques en France.

2.4.2.5 Empreinte sur la biodiversité

Dans le cadre de l'évaluation de son empreinte biodiversité, la SNCF a testé le Global Biodiversity Score (GBS) pour évaluer ses impacts indirects, donc liés à sa chaîne de valeur. L'étude a porté sur l'année 2021, sur le périmètre des sociétés ferroviaires.

L'outil évalue les impacts historiques (dits impacts statiques) et les impacts supplémentaires liés à l'activité pendant l'année d'étude (impacts dynamiques). Il permet ainsi d'identifier les facteurs de pression les plus contributeurs.

Il apparaît que cet impact additionnel (statique et dynamique) est principalement lié au changement d'usage des sols associé à certains des achats (fabrication des matériaux nécessaires aux activités de construction, équipements de transport, etc), à la production d'électricité et aux émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur.

L'engagement n°10 act4nature porte sur la diminution de la pression liée à la consommation de matières premières. Notamment, SNCF Réseau s'est engagé à s'approvisionner en filière labellisée (achat de chêne français certifié PEFC ou FSC) pour les traverses de chemin de fer en bois. Concernant les matières premières telles que le fer et les granulats, le déploiement du réemploi du rail et du ballast diminue le recours à de nouvelles ressources.

De plus, SNCF Réseau a identifié comme levier d'action la politique d'achats responsables. Celle-ci intègre des critères environnementaux tout au long de la chaîne de valeur, pour la production et l'approvisionnement. Des clauses environnementales spécifiques exigent des fournisseurs qu'ils respectent les standards de la politique de préservation de la biodiversité. Ces clauses permettent de suivre et d'évaluer en continu la conformité des fournisseurs aux exigences environnementales, assurant ainsi une traçabilité accrue des matières premières et des composants utilisés.

Les sociétés ferroviaires n'identifient pas de production, d'approvisionnement ou de consommation significatifs à partir d'écosystèmes.

À ce stade, la SNCF n'identifie pas de conséquence sociale significative d'incidences liées à la biodiversité et aux écosystèmes en lien avec ses politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes.

En cas d'impacts particuliers d'un projet, SNCF Réseau informe implique ses parties prenantes en amont :

- Dans le cadre d'une phase de concertation réglementaire (débat public, enquête publique)
- Dans le cadre d'une démarche volontaire de dialogue territorial auprès des parties prenantes externes concernées (élus, financeurs, associations, riverains).

2.4.2.6 Prise en compte d'enjeux spécifiques

Zones sensibles sur le plan de la biodiversité

Avec sa politique environnement et sa démarche de management environnemental, la SNCF couvre l'ensemble de son périmètre d'activité à proximité de zones protégées ou de zones sensibles du point de vue de la biodiversité. La SNCF vise sa conformité avec la réglementation environnementale française et européenne.

Les engagements act4nature international de la SNCF couvrent l'ensemble du périmètre français.

Pratiques foncières durables

Deux types de foncières sont à considérer : d'une part les abords de l'infrastructure linéaire et dépendances vertes, d'autre part les différents sites.

Des actions sont conduites par SNCF Immobilier pour mieux connaître les emprises et évaluer la valeur écologique du foncier, en particulier sur les friches. Il n'y a pas encore de résultats exploitables à l'échelle nationale.

Parmi les démarches ponctuelles :

- La remise en pleine terre de certains espaces lors des projets urbains portés par Espaces ferroviaires (par exemple, les messageries à Paris 12e),
- Les projets de renaturation partielle de sites en activité, tels que le technicentre industriel de Bischheim ou le technicentre maintenance Bretagne.

Concernant l'infrastructure linéaire, il s'agit de foncières confiés à SNCF Réseau par l'État et dont il en assure la gestion, conformément à l'article L.2111-20 du code des transports.

Lutte contre la déforestation

Dans le cadre de ses engagements en faveur de la biodiversité et de la durabilité, la SNCF a rejoint l'initiative act4nature, démarche collective lancée par l'association française Entreprises pour l'Environnement (EpE). Cette initiative regroupe des entreprises engagées dans la protection de la biodiversité.

SNCF Réseau, par le biais de cette adhésion, s'est notamment engagé à s'approvisionner en filière labellisée pour les traverses bois.

2.4.3 Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-3

Le coût des actions prévues pour les années à venir relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer.

2.4.3.1 Engagements act4nature International

Plan d'action

La SNCF a pris des engagements act4nature puis act4nature international depuis 2018. Ils ont été renouvelés en 2021 puis en 2024. Ils constituent la colonne vertébrale de sa politique en matière de biodiversité, et constituent autant d'actions que mène la SNCF. Ces engagements sont SMART (spécifiques, mesurables, additionnels, réalistes, temporellement encadrés).

Les engagements 2021, dont le bilan est publié sur le site groupe SNCF, sont organisés autour de trois axes :

- Gouverner, dialoguer et sensibiliser
- Atténuer les pressions sur la biodiversité
- Contribuer à l'amélioration des connaissances.

Les nouveaux engagements pris en 2024 s'inscrivent dans la continuité, et sont structurés autour des impacts directs et indirects. Ils sont disponibles sur le [site SNCF](#) et organisés en quatre axes :

- Stratégie et dialogue avec les parties prenantes
 - Se fixer une trajectoire biodiversité aux horizons 2030 et 2050 cohérente avec la stratégie RSE Groupe
 - Mesurer, piloter et rendre compte de nos engagements
 - Se faire accompagner et partager
- Agir sur le scope 1 : réduire les pressions des opérations directes
 - Faire évoluer les modes opératoires, notamment de maîtrise de la végétation
 - Améliorer la préservation des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau par le réseau ferroviaire historique
 - Améliorer la préservation des continuités écologiques terrestres par le réseau ferroviaire historique
 - Évaluer le potentiel de notre foncier à des fins de valorisation écologique
- Agir sur la chaîne de valeur (scopes 2 et 3)
 - Diminuer les pressions liées au changement climatique
 - Diminuer la pression liée à la consommation de matières premières
- Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser
 - Sensibiliser à la biodiversité les agents et les citoyens
 - Contribuer à l'amélioration des connaissances.

Horizon temporel

Les engagements act4nature international sont à différentes échéances : 2025, 2026, 2027 ou 2030 voire 2035 selon les thématiques traitées.

2.4.3.2 Principales réalisations pour ces différents axes

La réduction importante de l'usage de produits phytosanitaires de synthèse

L'arrêt de l'utilisation du glyphosate par la SNCF est effectif depuis fin 2021, grâce à la mise en place de solutions alternatives :

- Produits de biocontrôle
- Déploiement réussi des nouveaux trains désherbeurs.

Cela a permis de franchir un cap majeur et de réduire fortement l'usage de produits phytopharmaceutiques de synthèse, moyennant une augmentation significative des coûts d'entretien (+17%).

L'impact sur la végétation présente dans les emprises et les modalités de gestion sont également en cours d'évaluation chez SNCF Réseau. La recherche et le déploiement d'actions alternatives à leur utilisation (telles que le déploiement de l'ensemencement choisi sur les voies de service ou la pose de géotextiles lors des renouvellements de voies) se poursuivent.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions applique le zéro phyto depuis de nombreuses années. La SNCF est le seul groupe ferroviaire européen à être sorti de l'usage du glyphosate.

Le programme de restauration des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau au droit des ouvrages franchissant

Ce programme concerne les cours d'eau prioritaires classés sur la liste nationale dite « n°2 » selon la réglementation Française.

Sur un patrimoine de plus de 1 644 ouvrages franchissant des cours d'eau Liste 2, 860 ouvrages ont déjà été diagnostiqués. 74 ouvrages ont été déclarés non conformes. Parmi ceux-ci, 10 sont désormais mis en conformité après travaux et 12 projets sont en cours (en études préalables ou en travaux).

Restauration des continuités écologiques terrestres

SNCF Réseau conduit des études et élabore des plans d'action à l'échelle des régions, pour réduire la fragmentation des milieux en améliorant les continuités écologiques terrestres.

Par exemple en Occitanie, SNCF Réseau a fait réaliser une modélisation des mouvements de la grande faune sauvage sur plusieurs axes prioritaires de son réseau ferré. Cette étude vise à identifier des points potentiels de collisions entre la grande faune (sangliers et chevreuils principalement) et les trains. 44 « points chauds » ont ainsi été identifiés dont 12 prioritaires. Cinq points chauds sont d'ores et déjà aménagés, c'est-à-dire que la continuité écologique terrestre est rétablie. Les autres points chauds sont en cours d'étude ou en recherche de budgets en vue de les rendre franchissables par la grande faune terrestre en toute sécurité. Ces aménagements localisés sont pensés en priorité pour les sangliers et les chevreuils, mais bénéficient pour la plupart à une faune plus large et accroissent la transparence écologique des ouvrages ferroviaires.

D'autres démarches ont été menées et se poursuivent, notamment en Île-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

La conduite et le soutien de projets de recherche

Lutte contre les espèces exotiques envahissantes

Le projet REEVES est un programme de lutte contre la renouée du Japon mené avec l'INRAE. Il est prolongé sur la période 2024-2026 pour poursuivre le suivi des stations expérimentales et élargir les expérimentations dans le cadre d'un partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire belge Infrabel.

Effarouchement acoustique des grands mammifères terrestres pour lutter contre les collisions

Le Projet SESAME consiste à développer un outil applicable aux réseaux ferroviaires. Cette thèse, copilotée par SNCF SA, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, en lien avec l'ENES et le MNHN (Réserve de la Haute Touche) s'est terminée en mai et la soutenance s'est déroulée mi-

octobre 2024. Les sons produits par la doctorante, visant à limiter le phénomène d'habituation, vont être testés dans des dispositifs installés en bord de voie et sur les trains régionaux. Le suivi se poursuit pendant une année supplémentaire afin de valider leur efficacité en vue de déployer ces dispositifs le long de la voie ferrée dans les zones accidentogènes.

Thèse sur la Transparence écologique du réseau ferroviaire

La thèse porte sur les continuités écologiques et les mesures d'atténuation du risque de collision avec les ongulés sauvages. Elle est réalisée en partenariat avec le laboratoire LADYSS de l'Université Paris 1 et s'achève en novembre 2025. Elle vise à déterminer les facteurs explicatifs des collisions, les facteurs qui conduisent les animaux à utiliser les passages à faune existants, afin de déterminer une méthodologie d'amélioration des ouvrages existants.

Programme de recherche ITTECOP

La SNCF contribue au programme de recherche ITTECOP : infrastructures, territoires, transports, énergies, écosystèmes et paysages.

Publication du guide de la végétalisation des parvis de gare

À destination de sa maîtrise d'ouvrage, il accompagne la démarche engagée par SNCF Gares & Connexions pour répondre aux enjeux environnementaux, notamment l'adaptation des gares au changement climatique.

Publié en 2024, le guide de végétalisation :

- Présente le potentiel écologique et les enjeux et contraintes spécifiques des parvis de gare.
- Dresse un état des lieux des parvis existants et met en avant les enjeux de leur réaménagement. Pour chaque typologie de pôle d'échange multimodal (PEM), une vision ambitieuse de parvis végétalisé est définie.
- Décline les ambitions de végétalisation des parvis en objectifs généraux et propose des sources d'inspiration et des premières indications de mise en œuvre.
- Comprend des fiches techniques détaillées sur chacun des éléments à déployer.

Ce guide apporte une approche globale et systémique favorable au développement de la biodiversité. Les essences conseillées sont adaptées à chaque écorégion en tenant compte du réchauffement climatique à horizon 10 ans.

L'intégration de la biodiversité sur les sites SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs intègre la biodiversité sur ses sites, et met en œuvre la gestion différenciée des espaces verts.

Transilien récompensé pour sa valorisation de petits patrimoines

– 12 gares ont obtenu le label de la Région Île-de-France « 500 petits patrimoines naturels en Île-de-France », pour leur gestion écologique des espaces verts effectuée par des chantiers d'insertion soutenus par Transilien. Cela représente une surface totale de plus de deux hectares. Le label identifie le patrimoine naturel présentant un potentiel d'accueil de la biodiversité, le valorise et accompagne les gestionnaires dans l'amélioration de leurs pratiques.

– Un parcours pédagogique sur la biodiversité sur la ligne R propose aux abords de la gare Transilien d'Héricy (77) 18 prairies fleuries, aménagées par des personnes en insertion et conçues pour offrir le maximum de refuges

aux espèces présentes sur le site (nichoirs, hôtels à insectes, etc.).

Renaturation de délaissés ferroviaires du technicentre de maintenance Bretagne

Cette action s'inscrit dans une démarche globale d'économie régénérative et poursuit plusieurs objectifs : renaturation d'un site industriel avec un sol pauvre, amélioration des conditions de travail, inclusion des personnes en situation de handicap, contribution au bien commun.

Deux parcelles de 1 000 m² et 1 200 m² ont été réaménagées en 2024. Des espèces robustes, adaptables aux effets du changement climatique, ont été choisies. Il s'agit d'un projet collaboratif mené avec des partenaires, des salariés et leurs proches et des bénévoles d'autres entreprises.

2.4.3.3 Mesures de compensation de la perte de biodiversité

SNCF Réseau conduit des travaux de maintenance, régénération et modernisation. La conception de ses projets vise au maximum à limiter les impacts sur les écosystèmes (démarche ERC et éco-conception). Ces travaux sont pour l'immense majorité conduits sur des infrastructures existantes avec des impacts nuls ou restreints qui ne nécessitent pas l'application et la mise en œuvre de mesures de compensation.

Toutefois dans le cadre des projets d'infrastructures nouvelles, SNCF Réseau peut être amené à s'engager sur des programmes de mesures compensatoires environnementales en conformité avec la réglementation française et en fonction des prescriptions des autorités administratives en charge de l'instruction des demandes d'autorisation environnementales :

- Le but des compensations écologiques réalisées est de compenser les impacts sur les milieux naturels des projets générant des impacts substantiels (compensations loi sur l'eau, espèces protégées et Natura 2000). Il n'y a pas d'indicateurs de performance. SNCF Réseau s'attache à se conformer aux arrêtés de prescription. SNCF Réseau ne met pas en œuvre de démarche de compensation au sens crédit biodiversité et/ou renaturation.

- SNCF Réseau ne dispose pas de données consolidées sur les impacts financiers des mesures de compensation.

- Il n'existe pas de mesure de compensation générique. Les mesures à apporter sont définies projet par projet. Conformément aux exigences des autorités administratives et à la réglementation applicable, la compensation correspond à de la restauration de milieux ou habitats présentant des similitudes avec les habitats ou milieux impactés par le projet (restauration de zones humides, mise en sénescence de boisements, abris à reptiles, etc.).

Le recours aux mesures compensatoires reste marginal au regard de la volumétrie de travaux de toute nature effectués sur le réseau ferroviaire existant.

2.4.4 Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-4

Dans le cadre de ses engagements act4nature international, la SNCF s'est fixé un certain nombre d'objectifs, dont le caractère SMART est validé par les membres du comité de pilotage act4nature international. Ces engagements sont publics.

Ils portent sur les impacts directs et sur la chaîne de valeur. Ils contribuent à réduire les impacts négatifs identifiés, et préserver les impacts positifs. Les objectifs sont orientés résultats : production de guides, nombre de

diagnostics et de projets réalisés, part de matériaux réemployés, etc.

Les engagements de SNCF Réseau sont également intégrés dans la Stratégie nationale biodiversité portée par l'État français.

Les engagements act4nature international constituant la colonne vertébrale de la politique biodiversité, ses objectifs sont directement liés à la politique.

Par ailleurs, il est prévu d'établir une trajectoire biodiversité d'ici 2025, ce qui permettra de fixer une cible plus globale sur la biodiversité.

2.4.5 Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes - E4-5

Une analyse est en cours pour identifier les sites des sociétés ferroviaires (ateliers de maintenance, gares, etc.) qui sont à l'intérieur ou à proximité de zones sensibles. Un nombre réduit de sites est concerné.

2.5 UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE - ESRS E5

2.5.1 Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire - E5-1

2.5.1.1 Exigences minimales de publication

Le groupe SNCF s'est doté en 2024 d'une politique économie circulaire Groupe, signée par les dirigeants de ses sociétés.

Principaux éléments et objectifs

Approche générale

La politique économie circulaire du groupe SNCF vise à accompagner le développement du ferroviaire pour permettre la décarbonation des transports, conformément à l'Accord de Paris sur le climat. Elle vise à faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire.

Les engagements pris par le Groupe sont aussi l'opportunité de maîtriser les risques, dans un contexte de ressources planétaires limitées, et de développer l'ancrage socio-économique du Groupe dans les territoires. Elle s'articule à partir de :

- Trois engagements directeurs :

- Préserver les ressources par une utilisation sobre et efficace. Cela concerne les actifs (pas de gaspillage), la consommation (juste besoin), la proposition de service (réponse adaptée au besoin).
- Créer, conserver, redonner de la valeur financière et extra-financière, en développant des solutions fondées sur l'économie circulaire qui améliorent la performance environnementale, sociale et opérationnelle, allongent la durée d'usage, évitent ou minimisent la production de déchets.
- Concevoir les projets, les opérations, les services dans une approche intégrant le court, le moyen et le long terme pour réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes de leur cycle de vie.

- Deux objectifs, couplés à des indicateurs :

- Flux entrants : Augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans la consommation de ressources en particulier pour les activités ferroviaires.
- Flux sortants : Dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, cible du « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

La politique économie circulaire porte sur les impacts matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion des ressources et circularité	Impact négatif	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle
<i>Hors ressources abordées dans autres aires d'IRO</i>	Impact positif	Préservation des écosystèmes

Déclinaison au sein des sociétés du groupe SNCF

La politique économie circulaire du groupe SNCF est déclinée par plusieurs sociétés afin de répondre à leurs enjeux spécifiques.

SNCF Réseau décline son engagement d'économie circulaire, en priorité sur les matériaux dimensionnant de la voie : rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire.

SNCF Gares & Connexions décline la politique économie circulaire du Groupe pour répondre aux enjeux spécifiques de l'exploitation et de la conception des gares à travers trois axes stratégiques :

- Orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les gares
- Orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les chantiers
- Généralisation de l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare selon la méthodologie EMC2B formalisée par AREP. Elle vise la prise en compte systématique des impacts Énergie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité. Sur le volet matière, cela se traduit notamment par une conception au juste besoin et un recours favorisé au réemploi.

SNCF Voyageurs évalue de façon systématique la performance des offres, projets, services et comportements selon leurs impacts sur les ressources. SNCF Voyageurs travaille l'impact circulaire pour l'activité de transporteurs et l'activité d'ingénierie industrielle et par périmètres d'application, notamment :

- Trains : exigences d'éco-conception, processus sobres de maintenance, prolongement de la durée de vie des rames, démantèlement valorisant 100% des matières au rebut.
- Bâtiments industriels : maîtrise des consommations de fluide et des rejets, pour les constructions nouvelles ou les rénovations, privilégier l'usage de matériaux résilients (naturels/issus du recyclage, efficace, durable, adapté aux évolutions climatiques).
- Offres et services : intégrer les bonnes pratiques circulaires dans les offres de services (bar TGV, salon grand voyageur, etc.) et prestations d'assistance, sélectionner des partenaires engagés.
- Événements de communication internes ou externes : repenser les pratiques événementielles vers le zéro usage unique (mobilier, PLV, etc.), éradiquer le plastique (bouteille, badge, goodies), pédagogie auprès des participants.

Les enjeux de circularité SNCF Voyageurs s'inscrivent sur chaque étape du cycle de vie afin de :

- Concevoir durablement les projets, les opérations et les services
- Acheter mieux et au juste besoin
- Agir pour utiliser plus longtemps
- Permettre de redonner de la valeur à ce qui n'est plus utilisé.

GEODIS est engagé dans l'économie circulaire à deux niveaux :

– L'offre de services : GEODIS accompagne ses clients dans la redéfinition de leurs flux logistiques et la création de boucles vertueuses

– Dans la gestion des sites opérationnels : GEODIS applique les principes de l'économie circulaire à ses propres opérations afin de réduire son empreinte environnementale notamment en cherchant à limiter le recours aux ressources naturelles et la production de déchets.

Champ d'application

La politique économie circulaire Groupe s'applique sur l'ensemble du territoire où le groupe SNCF opère, incluant la France et les zones internationales où les filiales du Groupe sont présentes.

Cette politique s'applique à toutes les activités du Groupe, elle intègre les chaînes de valeur amont et aval et les parties-prenantes. Elle s'applique aux biens et aux services produits par le Groupe.

Responsabilité de mise en œuvre

La directrice RSE du groupe SNCF est responsable de la mise en œuvre de la politique économie circulaire. Elle est membre du comité exécutif Groupe et rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

À partir de 2025, la mise en œuvre opérationnelle de la politique économie circulaire est confiée à la Direction des Achats et de l'économie circulaire pour les sociétés ferroviaires.

Alignement sur des normes

La politique économie circulaire Groupe s'inscrit dans les Objectifs de développement durable des Nations unies.

Elle se fonde sur les principes d'économie circulaire tels que portés par l'Ademe et repris dans la norme ISO 59004.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Elle a été construite avec les sociétés du Groupe. Elle tient également compte des attentes exprimées en 2022 par les parties-prenantes externes lors de l'analyse de matérialité. Elle a été soumise pour avis au comité des parties-prenantes du groupe SNCF en 2023. Leurs observations ont été étudiées et intégrées le cas échéant.

La politique économie circulaire du groupe SNCF est consultable sur le [site du Groupe](#).

2.5.1.2 Utilisation de ressources vierges

Ressources énergétiques et foncières

Les politiques du groupe SNCF traitent de l'abandon progressif de l'utilisation de ressources vierges, y compris de l'augmentations relatives de l'utilisation de ressources secondaires (recyclées).

– Sur les ressources énergétiques, se reporter au chapitre dédié [cf. Changement climatique – E1].

– Sur les ressources foncières, se reporter au chapitre dédié [cf. Biodiversité et écosystèmes – E4].

Autres ressources

Augmenter la part de produits issus du réemploi

Concernant les autres ressources, la politique économie circulaire du groupe SNCF exprime la vision des dirigeants du Groupe sur la gestion des ressources. Elle se fonde sur trois engagements directeurs, décrits ci-dessus [cf. Exigences minimales de publication] auxquels sont associés deux objectifs.

En écho à l'engagement du Groupe de préserver les ressources vierges, le premier objectif vise les flux entrants : « Augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans notre consommation de ressources en particulier pour les activités du cœur de métier ferroviaire. »

Cet objectif cible en premier lieu les activités du Groupe fortement consommatrices de ressources (infrastructure, matériel roulant, supports numériques, notamment) sans exclure les autres périmètres d'activité.

La politique économie circulaire du Groupe donne aussi le cap pour améliorer les pratiques du Groupe :

- Développer la connaissance fine des flux matière, à travers l'accès et la maîtrise de cette donnée à chaque étape des activités et plus largement tout au long des chaînes de valeur.
- Appliquer la boussole opérationnelle, intitulée « Le cadre de référence du groupe SNCF pour l'économie circulaire », articulé autour de cinq principes. Cette boussole inscrit l'action du Groupe dans une logique d'amélioration continue vers une circularité croissante des produits, composants, matières favorisant le remploi, le recyclage, l'intégration de matières premières issues du recyclage.

Ces cinq principes d'action permettent de consommer au juste besoin et de manière responsable, d'allonger la durée de vie des produits, de conserver leur valeur à l'issue d'une première phase d'usage limitant ainsi la consommation de nouvelles ressources vierges et la genèse de déchets, et de concevoir les projets, opérations et services dans une approche durable y compris en limitant le recours à des matières premières vierges et en favorisant l'intégration de matière premières secondaires.

– Renforcer la gouvernance d'entreprise en la dotant des outils de pilotage de la progression du Groupe vers une circularité croissante.

La politique économie circulaire apporte également un éclairage sur la posture d'ouverture du groupe SNCF incitant à la collaboration, l'innovation, au partage et la montée en compétences (formation).

Déclinaison dans les sociétés

SNCF Voyageurs inscrit la conception et la maintenance des trains dans cette approche pour limiter l'impact environnemental de ses activités, tout en assurant la sécurité et la performance des trains. Cela se traduit notamment par l'exigence de matériaux recyclés dans la conception des trains, une pratique industrielle orientée vers l'allongement de la durée de vie des matériels, l'utilisation de pièces reconditionnées pour les réparations et la maintenance.

RLE, outre l'objectif de valorisation des déchets commun au Groupe, s'est fixé l'objectif d'augmenter la part de pièces réparées (PRM) dans ses opérations de maintenance du matériel roulant.

SNCF Réseau, conformément à la réglementation en vigueur, applique la hiérarchie suivante : réemploi, réutilisation, recyclage, incinération avec récupération d'énergie. Elle poursuit l'objectif de collecter 100% des matériaux structurants de la voie (rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou à

défaut de leur valorisation (réutilisation, recyclage, le cas échéant incinération avec récupération d'énergie).

SNCF Gares & Connexions, à travers sa démarche EMC2B (Energie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité), vise à améliorer le cycle de la matière dans les projets de construction et dans la vie des ouvrages. Cela se traduit par le réemploi de matières, notamment via les démolitions sur site, ou l'emploi de matières renouvelables et biosourcées. SNCF Gares & Connexions a également pour objectif de réduire les consommations et rejets d'eau, ainsi que la production des déchets d'activité.

La politique achats du groupe SNCF

La politique achats a pour ambition RSE « Acheter plus vert ; Acheter plus près ; Pour plus longtemps ». Elle s'adresse en priorité aux sociétés ferroviaires.

Elle adresse la préservation des ressources vierges et l'utilisation de matières premières secondaires en agissant sur différents segments de la chaîne de valeur.

Sur le périmètre d'opération ferroviaire, la politique achats vise à agir pour une consommation au juste besoin en questionnant le besoin, en questionnant la prescription, en interrogeant la spécification au plus près du besoin.

Sur la chaîne de valeur amont, la politique achat agit en faveur de :

- La sélection d'entreprises alignées sur les politiques environnement et économie circulaire du Groupe en imposant des critères ESG dans les notations à hauteur de 20%.
 - Une exécution des marchés préservant les ressources vierges avec le déploiement progressif de clauses contractuelles favorisant la circularité de la matière (recours à aux matières issues du remploi ou recyclées, réparation, rénovation, remploi des produits de dépose, recyclage, etc.).
 - En outre, en fixant des critères de notation liés à la décarbonation dans plus de 90% des appels d'offres, la direction des Achats Groupe incite indirectement au recours à des matières issues du remploi et du recyclage.
- Sur la chaîne de valeur aval, la politique achats favorise la préservation des ressources dont l'entreprise n'a plus besoin au plus haut niveau de valeur ainsi que la création de boucles matières. Sur plusieurs segments structurants de l'activité (infrastructure, matériel roulant, numérique, notamment), cela se traduit par la mise en place de contrats de :
- Préparation des matières en vue du réemploi interne,
 - Valorisation des produits et matériels en fin de vie (recyclage, réutilisation, réemploi)
 - Traitement et valorisation des déchets dangereux et des déchets non dangereux.

L'ensemble de ces mesures favorise une circularité croissante de la matière pour limiter le recours à des ressources vierges et favoriser le recours à des matières premières secondaires.

Approvisionnement durable

Approche générale

La filière des Achats du groupe SNCF a pour mission d'intégrer les enjeux de développement durable tout au long du processus achats et de veiller à la sensibilisation et à l'animation de l'ensemble des parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, prescripteurs et approvisionneurs), comme en témoigne le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER).

Comme évoqué ci-dessus, la politique achats responsables de la SNCF a pour ambition « Acheter plus vert ; Acheter plus près ; Pour plus longtemps ». Elle est déclinée de la stratégie RSE du Groupe qui se déploie sur 14 des 17 Objectifs du Développement Durable définis par l'ONU.

La politique achats responsables de la SNCF systématise la prise en compte de critères RSE dans l'analyse des offres et l'attribution des marchés en y consacrant a minima 20% de la note globale. Ainsi, les achats intègrent les considérations environnementales et sociales adaptées à chaque marché.

Cette démarche associe les fournisseurs à aux engagements Groupe, accompagne leur montée en maturité, et les incite à réduire les impacts environnementaux et sociaux des produits et services qu'ils délivrent.

Déclinaison dans les sociétés, le cas de SNCF Réseau

SNCF Réseau se réfère à la Norme ISO 20400 (2017) concernant les Achats Responsables pour définir l'approvisionnement durable : « un processus d'approvisionnement qui tient compte des impacts environnementaux, sociaux et économiques des décisions d'achat tout en répondant aux besoins fonctionnels de l'organisation et de sa chaîne d'approvisionnement ».

De fait, SNCF Réseau, encourage un approvisionnement durable. Par exemple, SNCF Réseau a contribué à l'impulsion d'une filière de rail vert (approvisionnement en boucle courte de rails fabriqués à partir de rails recyclés et fondus dans des fourneaux électriques moins émissifs en carbone que les hauts fourneaux utilisés majoritairement par la profession).

Le groupe SNCF contribue à l'approvisionnement durable d'autres entreprises grâce à l'offre de logistique inversée de GEODIS [cf. Actions et ressources – E5-2].

2.5.1.3 Utilisation de ressources renouvelables

Au sein du groupe SNCF, les sociétés ont développé des politiques visant à limiter le recours à des ressources vierges et à privilégier l'usage de ressources

renouvelables dans une démarche raisonnée, notamment pour les ressources suivantes :

– Les ressources énergétiques renouvelables [cf. Changement climatique – E1 ; Politiques liées à l'atténuation du changement climatique – E1-2].

– Le bois certifié des traverses. SNCF Réseau ne s'approvisionne en bois qu'à travers deux filières labellisées garantissant une gestion durable de la ressource ainsi qu'une prise en compte des communautés locales :

- Traverses en chêne de provenance française certifiés PEFC ou FSC (40 000 m3 / an)
- Traverses en bois exotique certifiés FSC (4 000 m3 / an)

Les ressources renouvelables d'origine biosourcée dans les travaux en gare

SNCF Gares & Connexions intervient essentiellement dans la rénovation des gares en transformant un patrimoine existant. Ainsi, les structures existantes sont conservées et maintenues et minimisent l'emploi de matériaux non-renouvelables dans les projets de gares. D'autre part, dans le cadre de l'éco-conception des projets de rénovation et de construction des gares, l'usage des matériaux renouvelables d'origine biosourcés est systématiquement étudié et mis en œuvre grâce à la démarche EMC2B (Énergie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité). Dans cette optique, les structures et charpentes sont principalement conçues en bois et les solutions d'isolants biosourcés sont priorisées. Les bois prescrits dans les marchés de travaux sont issus de forêts de gérées durablement labellisés PEFC ou FSC, dont le certificat est demandé aux fournisseurs avant la pose sur les chantiers.

2.5.2 Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire - E5-2

2.5.2.1 Plan d'action

Le plan d'action en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire au sein du groupe SNCF s'articule autour des principaux champs d'action suivants :

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs		Transport de marchandises	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis	RLE	GEODIS
Infrastructure et bâtiment <i>Ex. : circularité du ballast, circularité des rails, modernisation de gares</i>	X	X				
Matériel roulant (trains, cars, bus) <i>Ex. : éco-conception du nouveau TGV Inoui, circularité du matériel roulant, amélioration de l'empreinte environnementale du parc de bus et cars</i>			X	X	X	
Offre de service <i>Ex. : développement de la reverse logistique</i>						X
Numérique <i>Ex. : limitation du renouvellement des appareils numériques</i>	X	X	X		X	

Sur ces différentes thématiques, les actions mises en œuvre répondent à un ou plusieurs principes suivants :

- Écoconcevoir les projets, opérations, services
- Acheter mieux et au juste besoin
- Agir pour utiliser plus longtemps
- Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin
- Valoriser le savoir-faire dans l'offre de service.

Conjointement, les actions déployées contribuent aux engagements directeurs de la politique économie circulaire du groupe SNCF :

- Préserver les ressources par une utilisation sobre et efficace
- Agir pour créer, pour conserver, pour redonner de la valeur financière et extra-financière aux ressources que nous mobilisons
- Concevoir nos projets, nos opérations, nos services dans une approche intégrant le court, le moyen et le long

terme pour réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes de leur cycle de vie.

Les actions contribuent également aux deux objectifs de cette même politique [cf. Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire E5-1] : pour les flux entrants, augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans la consommation de ressources, et pour les flux sortants, cible du « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

Les actions ci-dessous sont présentées par champ d'action.

Ces actions sont en cours et seront poursuivies sur les années à venir :

– Actions pérennes, avec des points de passage identifiés d'ici 2030 à 2035 : circularité du ballast avec objectif en 2026 et amélioration continue du processus envisagé jusqu'en 2030

– Actions ponctuelles, comme la modernisation de gares. Toutefois les principes sous-jacents ont vocation à perdurer dans le temps (écoconception des bâtiments).

Le coût des actions prévues pour les années à venir relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Certains coûts ont déjà été partagés par le Groupe sur des projets emblématiques, comme pour le projet de renouvellement des rames TGV. La commande passée par SNCF Voyageurs au constructeur Alstom représente un montant d'environ 3,5 milliards d'euros.

2.5.2.2 Infrastructure et bâtiment

Sur le champ d'action Infrastructure et bâtiment, les actions s'appliquent en France et visent à :

– Une mutation des pratiques industrielles vers le développement de l'économie circulaire et de la circularité matière dans les travaux de modernisation et régénération de l'infrastructure, pour les matériaux dimensionnants de la voie, et la modernisation des bâtiments

– Le passage à l'échelle et la systématisation de ces pratiques.

Cette démarche a vocation à être pérenne. Sur certains projets, des points de passage ont été définis pour 2030-2035.

La circularité du ballast, premier gisement de matière de SNCF Réseau

Il s'agit d'une opération de criblage et de lavage du ballast de dépose en base travaux et activités de carrière artificielle, en vue d'un réemploi du ballast sur voie ferrée.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

– Atténuation de la pression sur l'extraction minérale pour tendre vers une sobriété de la matière

– Diminution des impacts sur l'extraction et sur la logistique d'un produit pondéreux

– Valorisation des co-produits dans le génie civil ferroviaire.

Bénéfices pour le groupe SNCF

– Maîtrise du risque d'approvisionnement en ballast dans un contexte de limitations d'extension des carrières en France

– Amélioration de la performance des opérations de régénération du réseau ferré, opportunité économique majeure.

Périmètre

Cette démarche concerne les travaux de régénération et de maintenance des voies ferrées, en particulier la gestion du ballast en France.

Parties prenantes

Cette démarche porte sur les activités propres du groupe SNCF, ainsi que sur celles de la chaîne de valeur amont (approvisionnement des chantiers en ballast) et aval (gestion du ballast déposé). Elle implique notamment des partenaires industriels sur le criblage lavage.

Cible et horizon temporel

– D'ici 2026, atteindre 25% de réemploi sur les besoins de matières annuels en granulats ballast sur les travaux de régénération et de maintenance de la voie, soit environ 400 000 tonnes annuelles.

– Une amélioration continue du processus est envisagée jusque 2030.

Avancement et perspectives

En 2024, 375 000 tonnes de ballast ont été criblées et lavées en vue de leur réemploi.

En 2025 et au-delà, il est prévu de favoriser le passage à l'échelle, avec la maximisation du réemploi et si besoin l'approvisionnement neuf en second recours.

La circularité des rails, boucle courte rails pour rails

SNCF Réseau développe une boucle courte de recyclage du rail (rail pour rail), en partenariat avec une aciérie électrique dans le nord de la France. En effet, le rail est une pièce d'usure de la voie, ce qui ne permet qu'un faible taux de réemploi, de l'ordre de 3,5%. 96,5% des rails issus d'une dépose sont donc orientés vers une filière de valorisation matière. Cette opération représente la première boucle courte industrielle de recyclage de SNCF Réseau.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

– Atténuation de la pression sur les écosystèmes dans le cadre d'une démarche vertueuse de sobriété de la matière

– Soutien à l'évolution de la filière de production des rails, de la filière fonte vers la filière électrique, davantage décarbonée

– Contribution au maintien d'une activité et d'un savoir-faire industriels indispensables, sur le territoire ou à proximité, via le soutien à l'activité industrielle d'aciéries en France et en Europe

– Contribution à la décarbonation de la filière d'approvisionnement du groupe SNCF.

Bénéfices pour le groupe SNCF

- Limitation de la dépendance à la disponibilité des ferrailles de qualité sur le marché
- Sécurisation de l'approvisionnement en acier de haute qualité
- Amélioration de la performance économique
- Opportunité de maîtriser la filière rails recyclés.

Périmètre

Cette démarche concerne les travaux de régénération et de maintenance des voies ferrées, en particulier la gestion des rails déposés, en France.

Parties prenantes

Elle porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que sur celles de la chaîne de valeur amont (approvisionnement des chantiers) et aval (recyclage rails déposés). Elle implique Ascoval Saarthal, partenaire industriel.

Cible et horizon temporel

- D'ici 2026; pose de 7% de rail de réemploi sur les chantiers de régénération ou modernisation et orientation de 93% des rails déposés vers une filière de valorisation matière, dont 40% minimum orienté vers la boucle courte industrielle. Cela représente 50 000 tonnes annuelles en boucle courte industrielle Rails pour rails.
- Une amélioration continue de l'opération est envisagée jusqu'en 2030.

Avancement et perspectives

Cette action est mise en œuvre depuis 2020. Après une phase de montée en puissance, la démarche a atteint un rythme cible et constant depuis 2022.

En 2023, 4,7% (7 180 t) du rail posé en voie était issu du réemploi, 44% du rail valorisé a été adressé vers la boucle courte (55 kt/124 kt).

En 2024 :

- Rail de réemploi remis en voie : 9 590 tonnes, selon une estimation approvisionnement neuf 2024 à 169 430 tonnes, soit 5,45% de remploi attendu
- Rail de dépose orientés en boucle courte : 50 535 tonnes à fin 2024.

Modernisation de la gare du Nord

SNCF Gares & Connexions modernise la gare du Nord, notamment dans le but de fluidifier les parcours et repenser l'intermodalité autour et dans la gare.

« Horizon 2024 » est le nom de la première phase des travaux qui ont permis à Paris Gare du Nord d'être prête en mai 2024 pour les Jeux de Paris 2024. Le projet se décompose en 21 sous-projets répartis à tous les niveaux de la gare, dont certains sont en interface avec la ville de Paris. Parmi ceux-ci :

- Nouveaux passages vers le RER
- Nouvelle éco-station de bus
- Création d'une grande halle à vélos, plus grand parking vélos sécurisés d'Île-de-France, dont la toiture est composée de 567 panneaux photovoltaïques et dont la verrière a été construite en partie grâce au réemploi.

Le projet de modernisation de Paris Gare du Nord contribue aux objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe :

- Orienter 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans nos chantiers d'ici 2030
- Généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare selon la démarche EMC2B formalisée par AREP.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

Cette démarche d'éco-conception réduit l'empreinte environnementale du projet, grâce au réemploi de matériaux, l'utilisation de matériaux biosourcés et la valorisation des déchets de chantiers.

Bénéfices pour le groupe SNCF

- Opportunité économique via la gestion sobre des ressources (réemploi des matériaux, utilisation de matériaux biosourcés et valorisation des déchets)
- Participation à la création d'emplois en Île-de-France. Par exemple, pour les luminaires Sammode-Proclus, le coût du réemploi d'équipements électriques vaut 55% du prix du neuf et le reconditionnement de ces équipements se fait en Île-de-France.

Périmètre

Ce projet concerne les travaux de modernisation de la Gare du Nord à Paris.

Parties prenantes

Ce projet porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que sur celles de la chaîne de valeur amont (conception, fournisseurs) et aval (gestion et valorisation des déchets). Il implique ou affecte différentes parties prenantes : territoire, voyageurs, visiteurs, exploitants, fournisseurs, collectivité, associations.

Cible et horizon temporel

Le projet de modernisation de Paris Gare du Nord contribue aux objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe : orienter 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans nos chantiers et généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction

Avancement et perspectives

Première phase du projet, la modernisation de la gare s'est achevée avant les Jeux de Paris 2024 en mai :

- 70% des déchets de chantier ont été valorisés
- Dans le cadre de la démarche EMC2B :
 - Matière : 241 tonnes de déchets ont été évités grâce au réemploi dans ce projet, soit 178 tCO_{2e} et environ 9 500 m³ de consommation d'eau ont aussi été évitées. Des matériaux biosourcés ont été utilisés : 680 m² de murs et 190 m² de planchers sont en bois biosourcé
 - Climat : Des matériaux avec un albédo plus élevé, la végétalisation et la rétention d'eau ont été des solutions

retenues pour améliorer l'adaptation au changement climatique de la gare.

- Énergie : Environ 2 000 mWh/an seront économisés grâce au changement de 1 000 luminaires par des LED. La couverture photovoltaïque créée sur la halle à vélos alimente une partie de la gare en énergie (1 125 m² soit 150 mWh/an produits).
- Biodiversité : 330 m² d'espaces végétalisés ont été créés.

Informations financières

Le projet a été financé en fonds propres et avec des subventions d'Île-de-France Mobilités, de l'État et de l'Union Européenne.

Modernisation de la gare de Saint-Denis

SNCF Gares & Connexions modernise la gare de Saint-Denis (93) dans le but de mettre en accessibilité la gare, moderniser et désaturer les espaces, améliorer le confort, la sécurité et l'intermodalité. Les travaux sont destinés à anticiper la hausse de fréquentation de la gare prévue, de 90 000 voyageurs par jour en 2018 à 150 000 voyageurs par jour prévus pour 2030.

Le projet intègre des actions liées à l'économie circulaire :

- Déploiement du réemploi pour l'accès provisoire Est de la gare : dépose soignée des pavés en granit pour un réemploi in situ
- Utilisation de dalles du parvis dans les petites serres de la ZAC Gagarine Truillot
- Récupération des rideaux métalliques issus d'un ancien hangar SNCF
- Dépose et déconstruction soigneuses de l'ancien Véligo pour réinstallation in situ
- Utilisation de palissades de chantier de portes palières récupérées d'un immeuble de logements de la RIVP
- Aménagement d'une toiture végétalisée de 264 m² avec un substrat d'une épaisseur de 30 à 50 cm.

Le projet de modernisation de la gare de Saint-Denis contribue à l'un des objectifs de SNCF Gares & Connexions, déclinés de la politique économie circulaire Groupe : généraliser l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare selon la démarche EMC2B formalisée par AREP. Sur le volet matière, cela se traduit notamment par une conception au juste besoin et un recours favorisé au réemploi.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

Par le réemploi des matériaux du parvis et de la terrasse, la réduction de l'impact environnemental du projet lié à l'usage de ressources naturelles non renouvelables (atténuation de la pression sur les ressources et réduction des déchets).

Bénéfices pour le groupe SNCF

Opportunité économique via la gestion sobre des ressources (réemploi des matériaux du parvis et de la terrasse)

Périmètre

Ce projet concerne les travaux de régénération et de modernisation des bâtiments et des abords de la gare de Saint-Denis.

Parties prenantes

Ce projet porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que sur celles de la chaîne de valeur amont (conception, fournisseurs) et aval (gestion des produits de dépose et des déchets). Il implique ou affecte différentes parties prenantes : fournisseurs, voyageurs, visiteurs, collectivités.

Cible et horizon temporel

Les objectifs du projet de parvis étaient de 6% de réemploi in situ, 21% de réemploi ex situ et 73% des matériaux à recycler.

Avancement et perspectives

– 2022 et 2023 : livraison d'un nouveau passage souterrain et rehaussement des quais et des abris

– 2024 : réception des travaux d'abaissement du parvis Est, création d'une toiture végétalisée du nouveau Bâtiment Voyageurs (BV), les accès Est et Ouest sont devenus définitifs, création du nouveau BV ouest, parking vélo Place des Confluences.

- Pour la toiture végétalisée, 92% du substrat sont issus du réemploi de terres inertes.

- Une partie des dalles du parvis, non réutilisées pour le nouveau parvis, ont été cédées aux petites serres de la ZAC Gagarine Truillot à Ivry-sur-Seine. Ce projet s'inscrit lui aussi dans une démarche d'économie circulaire.

– D'ici 2027, date prévisionnelle d'achèvement du projet : poursuite des travaux.

2.5.2.3 Matériel roulant (trains, cars, bus)

Sur le champ d'action Matériel roulants, les actions visent à :

- Limiter la pression sur les ressources naturelles
- Optimiser l'efficacité énergétique des matériels dans un double objectif de réduction de l'empreinte carbone du parc ou de la flotte et de maîtrise des coûts d'approvisionnement et de consommation d'énergie
- Contribuer au développement du transport ferroviaire et du transport collectif via le maintien et le développement de la capacité d'emport et la prolongation de la durée de vie du parc ou d'éléments constitutifs tout en offrant des standards de confort, de fiabilité et de sécurité.

Ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles les sociétés opèrent.

Ces démarches ont vocation à être pérennes.

Écoconception du nouveau TGV Inoui

L'écoconception du nouveau TGV Inoui fait l'objet d'un partenariat d'innovation entre SNCF Voyageurs et Alstom. Il s'agit de concevoir la prochaine série de rames TGV dans une approche complète du cycle de vie, avec pour objectif d'augmenter la capacité d'emport tout en réduisant la pression sur l'énergie et les matériaux.

Plus léger car plus sobre en matériaux, le nouveau TGV Inoui permet de réduire, à la construction, l'impact sur les ressources. Les matières premières issues du recyclage représentent 25% de la masse du nouveau TGV Inoui, soit

environ 100 tonnes. Il s'agit principalement de l'aluminium des structures des voitures voyageurs composé à 64% d'aluminium issus de la filière recyclage, de l'acier des bogies dont environ 40% est issu du recyclage, d'une partie du verre des baies vitrées.

Les nouvelles rames permettent une augmentation de la capacité d'emport de 20% par rapport au TGV existant. Le profil aérodynamique de son nez et sa capacité à réguler l'utilisation de l'énergie à bord en fonction du nombre de passagers permettront de réduire la consommation électrique lors de ses circulations et de réduire les émissions de GES.

Modulable, le TGV Inoui nouvelle génération est conçu pour s'adapter à la fréquentation (nombre de voitures, classe, etc.) de façon à délivrer un service au plus près du besoin.

Conçu pour intégrer le devenir des matériaux après usage, le TGV Inoui est pensé pour une maintenance sur mesure. Cela permettra la réparation, la prévention des déchets lors de opérations de maintenance. De plus, les matériaux qui le composent sont à 97% recyclables pour permettre de limiter la production de déchets ultimes lors des opérations de maintenance courante, de maintenance lourde à mi-vie et lors de son démantèlement en fin de vie.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

– Réduction de l'impact sur les ressources : sobriété des matériaux, recours à des matières premières issues du recyclage, maintenance sur mesure, recyclabilité des matériaux qui le composent, faible consommation énergétique à l'usage

– Augmentation de l'offre de mobilité proposée aux voyageurs, y compris sur les lignes saturées, via l'augmentation de la capacité d'emport

– Contribution à la décarbonation de secteur des Transports grâce à

- L'augmentation de l'offre (capacité d'emport, développement de l'offre de grande vitesse en Europe)
- La performance technique du matériel réduisant l'empreinte carbone du matériel, à la construction et à l'usage : amélioration du bilan carbone de 37% par rapport aux rames deux niveaux actuelles et 50% par rapport à des rames à un niveau concurrentes.

– Contribution à la démarche d'innovation profitable à l'ensemble de la société, notamment sur le plan environnemental.

Bénéfices pour le groupe SNCF

– Contribution à la maîtrise du risque de défaut d'approvisionnement en énergie de traction à un prix compétitif via l'amélioration de l'efficacité énergétique du matériel (réduction de 20% la consommation d'énergie par rapport aux rames actuelles)

– Opportunité économique liée à la prise en compte des besoins de sobriété dans la gestion des ressources, matière et énergie.

Périmètre

Ce projet concerne les circulations ferroviaires de voyageurs à grande vitesse, en France et en Europe pour les connexions internationales. 115 rames ont été commandées par SNCF Voyageurs. Ce projet bénéficiera également au secteur ferroviaire à l'international, car la vente de rames par Alstom, partenaire du groupe SNCF, est ouverte sans limitation géographique.

Parties prenantes

Ce projet porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que sur celles de la chaîne de valeur, en amont (conception conduite en partenariat avec Alstom), et en aval. À terme, le démantèlement des rames arrivées en fin de vie permettra à la chaîne de valeur aval chargée de la valorisation matière de bénéficier de cette conception, compte-tenu de la composition à 97% des matériaux recyclables. Ce projet implique ou affecte différentes parties prenantes : fournisseurs de matériel roulant et d'énergie, voyageurs, société, acteurs du recyclage, État, salariés. Il appelle des évolutions en interne pour les technicentres de maintenance et les technicentres industriels SNCF et plus généralement pour SNCF Voyageurs.

Cible et horizon temporel

SNCF Voyageurs exploitera les TGV Inoui nouvelle génération à compter de 2025 pour son activité TGV en France et en Europe. La production des 115 rames commandées s'étalera jusqu'en 2033.

Avancement et perspectives

Les rames sont en cours de production dans les usines d'Alstom. Actuellement, la cadence de fabrication est de neuf rames par an. Dès 2025, elle passera à 12 rames par an pour atteindre l'objectif de 15 rames par an le plus rapidement possible.

La mise en circulation commerciale des premières rames interviendra à partir de 2025 sur la ligne Paris-Lyon-Marseille. SNCF Voyageurs disposera alors de 11 rames.

Informations financières

Le projet représente un investissement de 3,5 milliards d'euros.

Économie circulaire du matériel roulant

Dans le cadre de leurs engagements en matière de durabilité, SNCF Voyageurs et sa direction du Matériel s'engagent sur l'ensemble des étapes de la vie des trains à optimiser leur utilisation et la durée de vie. Trois grands programmes industriels favorisant la réparation, la réutilisation et l'allongement de la durée de vie sont concernés :

– Programme d'obsolescence déprogrammée (O2D) de TGV (104 rames Inoui et Ouigo), pour lutter contre l'obsolescence du matériel roulant

– Programme de rénovation et de modernisation OPTER (1 000 rames TER) pour prolonger leur durée de circulation grâce à des rénovations à mi-vie ou en fin de vie.

– Programme de valorisation des rames démantelées (12 000 rames de tous types), pour réutiliser des pièces détachées et recycler la matière.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X	X	X	X	X

Bénéfices pour l'environnement et la société

– Réduction de l'empreinte environnementale :

- Approche sobre en ressources naturelles non renouvelables ou difficilement renouvelables, en carbone et en énergie
- Réduction de la production de déchets et valorisation des déchets en fin de chaîne

– Action en faveur du développement du transport ferroviaire de voyageurs en France et à l'international : maintien en circulation de rames TGV à deux niveaux et développement de l'offre OUIGO avec des trains plus capacitaires permettant une augmentation de près de 10% du nombre de places TGV proposées à la vente en 5 ans (2024 vs 2018), alors que le nombre de rames en exploitation passait de 410 à 363.

– Contribution à l'essor d'une nouvelle industrie de l'économie circulaire ferroviaire source d'emplois dans le tissu économique territorial (fournisseurs, nouvelles filières de démantèlement, nouvelles filières réparation).

Bénéfices pour le groupe SNCF

– Maîtrise des risques liés à la consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle (sécurisation des approvisionnements, en matériels, en pièces, en énergie)

– Capacité à disposer d'actifs indispensables à la fourniture du service de transport

Périmètre

Ces programmes concernent une partie significative des rames TGV et TER en circulation en France.

Parties prenantes

Ces programmes portent sur les activités propres du groupe SNCF, principalement en technicentres, ainsi que sur celles de la chaîne de valeur amont et aval (démantèlement de caisses de matériels roulants pour réemploi de pièces et recyclage de matière). Ils ont impliqué la mise en place de filières spécifiques sur la chaîne de valeur aval économisant ainsi à l'essor d'une nouvelle industrie de l'économie circulaire ferroviaire : création d'environ 400 emplois dans les territoires pour répondre aux exigences élevées de valorisation matières telles que l'acier, le cuivre, l'aluminium, l'inox, vitres et le plastique.

Ce projet implique ou affecte différentes parties prenantes : fournisseurs de matériel roulant et d'énergie, voyageurs, société, acteurs du recyclage, État, salariés. Il appelle des évolutions en interne pour les technicentres de maintenance et les technicentres industriels SNCF et plus généralement pour SNCF Voyageurs.

Cible et horizon temporel

– 2033 : date prévisionnelle d'achèvement des programmes O2D et OPTER

– 2028 : date prévisionnelle d'achèvement du programme de démantèlement des rames radiées.

Avancement et perspectives

Les projets sont en cours.

Amélioration de l'empreinte environnementale du parc de véhicules

Keolis développe une approche environnementale systématique dans la gestion du parc de véhicules (bus et cars). Elle vise l'amélioration de l'empreinte environnementale de la flotte de véhicules à l'achat et durant la phase d'usage, avec la préservation des ressources naturelles et la diminution de l'impact carbone associé à la flotte de bus et cars :

– À l'achat de nouveaux matériels :

- Analyser systématiquement le parc de véhicules existant avant l'achat de nouveaux véhicules
- Définir le juste besoin avant commande
- Intégrer systématiquement des critères écologiques dans les appels d'offres, notamment l'exigence d'un rapport d'analyse de cycle de vie selon la norme ISO 14044 pour chaque nouveau modèle acheté
- Faire de l'impact environnemental du produit (bus et cars) un critère de sélection des fournisseurs.

– Pour l'entretien et la maintenance du matériel :

- Achat de pièces de rechange reconditionnées ou réparation de pièces : utilisation préférentielle de pièces de rechange reconditionnées pour les bus et cars, couvrant des composants tels que les cartes électroniques, les étriers de frein, les vitrages ou les batteries, tout en garantissant la qualité et la conformité des pièces ainsi que la garantie des véhicules.
- Réparation et recyclage des vitrages (parebrises et autres) : priorité donnée à la réparation des parebrises par injection de résine avant tout remplacement.
- Gestion externalisée et durable des pneumatiques (économie de la fonctionnalité) : Keolis n'achète plus les pneus de ses véhicules mais recourt à des contrats de gestion externalisée des pneumatiques basés sur l'économie de la fonctionnalité, en s'acquittant d'un prix au kilomètre parcouru plutôt que par pneu. Ces modalités contractuelles incitent les fournisseurs à optimiser la durée de vie des pneus, grâce aux « quatre vies » du pneu intégrant un recircage, un rechapage et un deuxième recircage.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

Cette action contribue à la réduction de l'impact environnemental des véhicules.

– À l'achat : limitation de la pression sur les ressources naturelles et réduction de l'empreinte carbone de la flotte de véhicules

– Pour l'entretien et la maintenance : diminution de la consommation de ressources naturelles (caoutchouc, silice, métaux), réduction des déchets (pneumatique et verre), diminution des émissions de CO₂e via la

réparation, le recours à des pièces reconditionnées, l'allongement de la durée de vie des produits. Les pièces reconditionnées réduisent de 80 % les émissions de CO₂e par rapport à l'achat de pièces neuves. Une réparation de parebrise ou vitre émet en moyenne 35% de CO₂e de moins qu'un remplacement.

Bénéfices pour le groupe SNCF

– À l'achat : maîtrise des risques réglementaires par les démarches visant à assurer la conformité avec les normes environnementales et positionnement en leader responsable grâce à des choix écologiques

– Pour l'entretien et la maintenance : maîtrise des risques liés aux approvisionnements, opportunité économique liée à la maintenance et à la réparation, réduction des coûts d'exploitation liés aux pneumatiques, opportunité de réduction des délais d'immobilisation des véhicules liés à la réparation. Le coût des pièces reconditionnées est en moyenne 30 % inférieur à celui des pièces neuves. Le coût de réparation de parebrise est en moyenne 35% inférieur à celui d'un remplacement.

Périmètre

Cette démarche concerne l'achat et le renouvellement du parc de véhicules (car et bus) ainsi que l'exploitation, l'entretien et la maintenance de ces véhicules, en France et en Europe.

Parties prenantes

Elle porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que sur celles de la chaîne de valeur :

– En amont : filière amont, notamment les activités des fournisseurs de véhicules, fournisseurs de pièces et de vitrages (équipementiers, constructeurs et distributeurs), fournisseurs de service de maintenance, réparation ;

– En aval : filières de gestion des composants hors d'usage.

Cible et horizon temporel

Cette démarche est actuellement mise en œuvre et les travaux s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue.

2.5.2.4 Offre de service

Les actions de ce champ d'action contribuent au développement des pratiques d'économie circulaire auprès de la chaîne de valeur.

Elles sont mises en œuvre essentiellement par GEODIS et sont en cours de développement. Des démarches similaires mais moins significatives peuvent être déployées par les autres sociétés du Groupe.

Développement de la reverse logistique au profit de la circularité des flux des clients

GEODIS développe pour ses clients une offre pour gérer la seconde vie ou la fin de vie de leurs produits, dans un objectif de réinjection physique des produits dans le circuit économique.

– Pour les produits en milieu de cycle de vie : récupération, vérification, réparation, réinitialisation et reconditionnement en vue d'une remise sur le marché.

– Pour les produits en fin de vie : récupération des pièces et des composants de valeur en vue de la réutilisation des pièces détachées la vente de certains matériaux (or, aluminium, cuivre) sur des marchés spécifiques, valorisation des autres matériaux.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
X		X	X	X

Bénéfices pour l'environnement et la société

– Réduction de la pression sur les ressources par l'allongement de la durée de vie des produits et des composants appartenant aux clients (réparation, réutilisation, recyclage des produits) et par la réduction de la consommation de matériaux, notamment métaux, et de composants électroniques

– Contribution au déploiement de l'économie circulaire à une échelle mondialisée et embarquement de la chaîne de valeur du Groupe.

Bénéfices pour le groupe SNCF

– Diversification des activités

– Contractualisation de nouveaux marchés.

Périmètre

Ce savoir-faire développé sur les produits électroniques est désormais étendu à l'automobile et l'industrie. Cette démarche concerne les activités de logistique contractuelle, à l'échelle mondiale.

Parties prenantes

Clients, destinataires finaux, fournisseurs et prestataires.

Cible et horizon temporel

L'activité de reverse logistique et des opérations à valeur ajoutée associées sont en cours de déploiement auprès de nouveaux clients.

Avancement et perspectives

– 99 % des matériaux des produits électroniques des clients de GEODIS sont valorisés.

– Au-delà du marché historique des équipements électroniques, GEODIS a franchi une étape importante en 2024 en étendant l'offre de services autour de la reverse logistique au secteur de l'automobile et l'industrie.

Les compétences et outils pour gérer cette offre ont été déployés sur de nouveaux sites en Amérique du Nord et en Europe et de nouveaux clients ont choisi GEODIS pour ces services.

2.5.2.5 Numérique responsable

Les actions Numérique responsable visent à développer la sobriété numérique autour des terminaux : rationalisation et mutualisation de la dotation informatique, allongement de la durée de vie des terminaux, diversification des produits du numérique collectés pour emploi, diminution des déchets du numérique, réduction de l'empreinte carbone du numérique.

Ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles les sociétés ferroviaires opèrent.

La trajectoire de baisse validée par l'ensemble des flottes de matériel des sociétés ferroviaires est une trajectoire à cinq ans, à horizon 2030.

Limiter le renouvellement de nos appareils numériques

L'action numérique responsable se déploie sur l'ensemble du cycle de vie du matériel informatique des salariés des sociétés ferroviaires et de leurs prestataires intellectuels.

Il s'agit de limiter le renouvellement des appareils numériques pour limiter l'impact lié à leur fabrication en achetant mieux via des critères d'écoconception, de durabilité et d'efficacité. Depuis fin octobre 2024, le Fairphone 5 est au catalogue interne des terminaux. C'est un terminal haut de gamme, écoconçu, qui s'accompagne de protections et de conduite du changement utilisateur pour garantir la durée de vie et les gains environnementaux.

Les dotations des salariés et des prestataires se font au juste besoin, en limitant la part de matériel informatique fourni systématiquement et en veillant à ce que chaque utilisateur ait un matériel strictement adapté à ses usages professionnels. Ainsi, à fin 2024, 30% des prestataires intellectuels des sociétés ferroviaires ne sont plus dotés en équipement informatique par la SNCF. Les programmes internes « Propuls » et « Pilotage des dotations » ont été lancés en 2024 pour la transformation et la mise en œuvre des processus associés.

Une seconde vie est offerte au matériel informatique en visant plus de collecte, plus de réemploi, plus de recyclage. En 2024, les terminaux des chefs de bord sont devenus éligibles à la collecte et font l'objet d'un partenariat spécifique avec Emmaüs Connect à destination de populations en grande précarité.

Principes d'action

Ecoconcevoir nos projets opérations services	Acheter mieux et au juste besoin	Agir pour utiliser plus longtemps	Permettre de redonner de la valeur à ce dont nous n'avons plus besoin	Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service
	X	X	X	

Bénéfices pour l'environnement et la société

- Diminution de la pression sur les ressources (y compris besoin en métaux critiques) liée aux besoins numériques de la SNCF
- Contribution à la réduction du bilan des émissions du numérique de la SNCF : 40% des émissions de la SNCF liées au numérique correspondent aux terminaux.
- Limitation des déchets numériques
- Sensibilisation et engagement des salariés en faveur de la sobriété.

Bénéfices pour le groupe SNCF

- Limitation des dépenses de dotation
- Augmentation de la flexibilité dans un contexte concurrentiel en mettant à disposition les applications métier sur des terminaux standard.

Périmètre

Cette action concerne la dotation informatique des salariés des sociétés ferroviaires et de leurs prestataires intellectuels, pour plus de 300 000 terminaux utilisateurs (PC, laptop, smartphone, tablette).

Parties prenantes

Ce projet porte sur les activités propres des sociétés ferroviaires ainsi que sur celles de la chaîne de valeur, en

amont (fournisseurs, prestataires), et en aval (Olinn, Emmaüs Connect, Ecologic).

Cible et horizon temporel

Cette démarche est mise en œuvre et les travaux s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue.

Avancement et perspectives

- À fin novembre 2024, une baisse de 12 à 20% des émissions de CO₂e liées au parc de terminaux sur la gestion amont et opérationnelle.
- 16 561 équipements collectés en 2024, pour 1 576 tCO₂e d'émissions évitées, associé à un taux de réemploi consolidé de 56%.
- Plus de 1 000 écrans ont été revalorisés et un stock de 1 000 autres sera utilisé pour de nouveaux projets d'emménagement et réaménagement de bureaux.
- Renouvellement en cours du contrat aval réemploi des terminaux.
- Déploiement des processus au plus près des métiers dans le cadre de la Labelisation Numérique responsable [cf. Changement climatique – E1 ; Plan de transition].

2.5.2.6 Coûts des actions

Concernant les coûts des actions relatives à l'économie circulaire, elles sont :

- Soit incorporées dans des dépenses opérationnelles : elles n'ont pas pu donner lieu à une évaluation financière.
- Soit identifiables grâce à un suivi dédié : elles sont décrites dans le chapitre Taxonomie, dans le passage relatif à l'économie circulaire. [Cf. Taxonomie].

2.5.3 Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire – E5-3

Pour assurer le suivi de l'efficacité de la politique économie circulaire, le Groupe s'est fixé deux objectifs couplés à des indicateurs chiffrés.

Le premier objectif porte sur les flux entrants. La mise en place des indicateurs et de leur remontée pour les flux significatifs des sociétés ferroviaires est en cours.

Le second objectif concerne les flux sortants. Il vise à tendre vers la cible du « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement.

Présent dans l'entreprise depuis 2020, cet objectif fait l'objet d'un suivi s'appuyant sur diverses sources de reporting :

- Reporting sur la collecte des matériaux structurants de la voie lors des travaux, en vue de leur réemploi ou de leur valorisation. Pour guider sa démarche d'économie circulaire, SNCF Réseau suit un objectif de moyen et un objectif de performance :
- 100% de collecte des matériaux dimensionnants de la voie (rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou de leur utilisation, à horizon 2030
- 25% d'émissions carbone indirectes évitées depuis 2018 à horizon 2030.

Ce dernier objectif est dépassé : 39% d'émissions évitées ont été enregistrées à fin 2023. Il est en cours de révision, pour être remplacé par un objectif plus représentatif des bénéfices de l'économie circulaire.

- Reporting opérationnel attaché au déploiement et à la mise en qualité des filières de gestion des déchets dans les ERP pour SNCF Gares & Connexions
- Reporting des prestataires en charge de la gestion des déchets (technicentres, gares, bureaux)

– Reporting de valorisation des produits et matières issus du programme de démantèlement des rames hors d'usage.

Ces éléments ne donnent pas lieu à la production d'une métrique globale.

2.5.4 Flux de ressources entrants – E5-4

La SNCF possède des actifs importants : gares, matériels roulants, bâtiments industriels, tertiaires qui sont à l'origine de flux majeurs recensés sur la période de référence.

Les flux de ressources présentés sont les flux provenant d'entité externes au groupe SNCF. Les flux internes (réemploi, réparation par exemple) ne sont pas inclus.

Les flux incluent également l'amont de la chaîne de valeur. À titre d'exemple, les ressources entrantes de matériel en leasing sont recensées si significatives.

2.5.4.1 Flux de ressources entrants Matériels

Matériaux

Les matériaux entrants au sein du groupe SNCF couvrent un large spectre, incluant des matières premières essentielles, des matériaux auxiliaires utilisés dans les processus de production, ainsi que des biens ou pièces semi-transformés. Ces matériaux sont essentiels pour garantir la sécurité et la fiabilité des infrastructures ferroviaires, qui doivent répondre à des normes strictes en matière de performance et de durabilité.

Le groupe SNCF met un accent particulier sur la réduction des déchets générés et sur l'utilisation accrue de matériaux recyclés et biosourcés. Par exemple, des matériaux tels que le bois et des isolants biosourcés sont intégrés dans les processus pour promouvoir une utilisation plus durable des ressources. Le bois est utilisé en raison de sa capacité à être renouvelé et de son faible impact environnemental par rapport à d'autres matériaux.

Biens Immobiliers, Installations et Équipement

Le patrimoine immobilier et les installations du groupe SNCF sont vastes et diversifiés, comprenant des gares, des entrepôts, et des bâtiments industriels et administratifs.

Les activités industrielles nécessitent l'utilisation d'un ensemble d'équipements variés, incluant des machines lourdes, moyennes et légères destinées à l'entretien des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant.

Le groupe SNCF possède, renouvelle et fait évoluer régulièrement un parc important de matériels roulants. La durée de vie de ces matériels étant de plusieurs dizaines d'années, le remplacement des matériels les plus anciens par du matériel moderne est l'occasion de sauts technologiques importants qui vont permettre de réduire l'impact environnemental global du parc.

L'ensemble de ces biens immobiliers et équipements est géré de manière à optimiser la performance opérationnelle tout en respectant les normes environnementales. Des programmes de maintenance préventive et corrective sont mis en place pour garantir que les équipements fonctionnent de manière efficace et sécurisée.

2.5.4.2 Catégories de flux de ressources entrants

Matières Premières

Les métaux, comme l'acier, sont utilisés pour la fabrication des rails et des composants ferroviaires, en raison de leur robustesse et de leur durabilité. L'acier est choisi pour sa résistance à la traction et à la flexion, ce qui le rend idéal pour supporter les charges lourdes et les contraintes mécaniques imposées par le passage des trains.

Les granulats sont utilisés pour constituer le ballast destiné à soutenir les traverses, à les maintenir et à

répartir uniformément sur la plate-forme la charge supportée par la voie tout en restant perméable aux eaux superficielles.

Le verre et les textiles sont utilisés dans diverses applications, notamment dans la conception des trains et des infrastructures, pour des raisons esthétiques et fonctionnelles. Le verre est utilisé pour les fenêtres et les cloisons, offrant une bonne isolation thermique et acoustique. Les textiles sont utilisés pour les sièges et les revêtements muraux.

Le cuivre est utilisé pour les câblages électriques, les équipements de signalisation et les moteurs. Le cuivre est un excellent conducteur d'électricité, ce qui en fait un matériau essentiel dans le secteur ferroviaire.

Matières Auxiliaires du Processus

Les huiles et les fluides frigorigènes sont utilisés dans l'entretien des équipements et des infrastructures, assurant leur bon fonctionnement et leur longévité. Les huiles sont utilisées pour la lubrification des pièces mobiles, réduisant l'usure et les frottements. Les fluides frigorigènes sont utilisés dans les systèmes de climatisation pour maintenir des températures optimales.

Biens ou Pièces Semi-transformés

Les traverses en bois et en béton, les caténaires, et d'autres composants ferroviaires semi-finis sont intégrés dans les infrastructures ferroviaires, jouant un rôle crucial dans la construction et la maintenance des voies ferrées. Les traverses en bois sont choisies pour leur résilience et leur capacité à absorber les vibrations. Les traverses en béton offrent une longévité accrue et une meilleure stabilité. Les caténaires sont essentielles pour l'alimentation électrique des trains, et nécessitent des matériaux de haute qualité pour garantir une conductivité optimale et une résistance aux intempéries.

Transport Lourd, Moyen et Léger

Le transport lourd inclut les locomotives et les wagons de fret, indispensables pour le transport de grandes quantités de marchandises. Ces véhicules doivent être puissants, fiables et capables de transporter des charges importantes sur de longues distances.

Le transport lourd inclut également le matériel roulant moteur et remorqué voyageurs. Il comprend notamment des locomotives ou des éléments automoteurs tels que les TGV.

Le transport moyen comprend :

- Des véhicules utilitaires utilisés pour le transport du personnel et des équipements nécessaires aux opérations. Ces véhicules doivent être polyvalents, économes en carburant et capables de fonctionner dans diverses conditions routières.

- Des véhicules routiers de transport de marchandises (fourgons, tracteurs)

- Des véhicules et matériels de manutention (chariots élévateurs, transpalettes).

Le transport léger se réfère aux véhicules légers utilisés pour les déplacements sur les différents sites opérationnels. Ces véhicules doivent être compacts, faciles à manœuvrer et économiques à entretenir.

Bâtiments

Les nouvelles constructions et rénovations de gares et de bâtiments représentent une part significative des flux entrants. Ces projets mettent un accent particulier sur l'usage de matériaux durables et sur des pratiques de construction respectueuses de l'environnement. Les matériaux de construction sont sélectionnés pour leur faible impact environnemental, leur durabilité et leur

capacité à être recyclés. De plus, l'éco-conception est utilisée dans les constructions pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Machines Légères, Moyennes et Lourdes

Les machines légères incluent des outils manuels et des équipements portatifs utilisés pour diverses tâches d'entretien et de réparation. Ces outils doivent être robustes, faciles à utiliser et à entretenir, afin de garantir une efficacité maximale.

Les machines moyennes englobent des équipements de maintenance ferroviaire, essentiels pour assurer la sécurité et la fiabilité des services ferroviaires. Ces équipements sont utilisés pour des tâches spécifiques, telles que la réparation des rails et des caténaires, et doivent être précis et fiables.

Les machines lourdes, telles que les grues et les équipements de construction, sont utilisées pour les grands projets d'infrastructure et la pose de rails. Ces machines doivent être capables de manipuler des charges lourdes et de fonctionner dans des conditions difficiles, tout en garantissant la sécurité des opérateurs et des travailleurs sur le chantier.

Équipements Informatiques

Les équipements informatiques sont essentiels pour les opérations administratives et techniques du groupe SNCF. Ils incluent des serveurs, des ordinateurs de bureau, et d'autres matériels électroniques, tous nécessaires au bon fonctionnement et à la gestion efficace des opérations. Ces équipements permettent de traiter et de stocker des données cruciales, de gérer les réseaux de communication et de supporter les applications logicielles utilisées dans les divers départements de l'entreprise.

Meubles

Les bureaux, sièges, et autres mobiliers utilisés dans les bureaux administratifs et les gares sont des éléments essentiels pour créer des environnements de travail fonctionnels et confortables. Ces meubles sont sélectionnés en tenant compte de critères de durabilité et d'ergonomie. Les bureaux doivent offrir suffisamment d'espace pour le travail et le rangement, tout en étant ajustables pour s'adapter aux besoins individuels des salariés.

Équipement d'Entreposage

Les équipements d'entreposage, tels que les rayonnages et les palettes, sont cruciaux pour le stockage efficace des matériaux et des pièces de rechange. Ces équipements permettent une gestion optimisée des stocks et une accessibilité rapide aux matériaux nécessaires. Les rayonnages doivent être robustes, modulables et capables de supporter des charges importantes. Les palettes doivent être standardisées pour faciliter le transport et la manipulation des marchandises.

Textiles

Les textiles jouent un rôle clé dans la fourniture des uniformes du personnel ainsi que dans les matériaux de revêtement intérieur des trains. Ces textiles sont choisis pour leur durabilité et leur capacité à répondre aux exigences de confort et de sécurité.

Les uniformes doivent être résistants à l'usure et faciles à entretenir, tout en offrant un confort optimal aux salariés.

Les tenues haute visibilité (THV) doivent être ignifugées, résistantes aux tâches et faciles à nettoyer.

Le groupe SNCF s'engage à optimiser l'utilisation de ces ressources par le biais de stratégies de recyclage et de réutilisation. Cette démarche s'inscrit dans ses objectifs de

durabilité, visant à minimiser l'empreinte écologique de ses opérations.

Matérialité

Les principales matières utilisées par le groupe SNCF pour produire ses services de transport et de logistique sont décrites ci-dessus [cf. Catégorie de flux de ressources entrants].

Au regard des activités du groupe SNCF, les matières utilisées sont d'une grande diversité et de nature très différentes (ex. : matières premières, bâtiments, machines légères moyennes et lourdes, textile, équipements). La quantité de ces flux entrants est exprimée dans des unités variées, en fonction des flux considérés (ex. : tonnage de matières, nombre de matériels roulants, nombre d'unités d'équipements informatiques, nombre de tenues). Elle n'est aujourd'hui pas exprimée et consolidée en tonnage.

2.5.5 Flux de ressources sortants – E5-5

2.5.5.1 Produits et matières

Le groupe SNCF ne met pas de produits sur le marché selon les modalités décrites dans la norme. Les sociétés du Groupe produisent des services de transport ferroviaire et routier.

2.5.5.2 Déchets

Tableau Quantité totale de déchets produite – Périmètre Groupe

Groupe SNCF	2024
Déchets non dangereux (tonnes)	416 197
Déchets dangereux (tonnes)	96 756
Dont déchets radioactifs (tonnes)	0
Quantité totale (tonnes)	512 953

Ce tableau permet de suivre la production, la collecte et le traitement des déchets dangereux et non dangereux. Il s'exprime en tonnage de déchets produits par le Groupe dans le monde, considérant que l'intégralité des déchets dangereux font impérativement l'objet d'une traçabilité dans le registre national des déchets pour ceux produits en France.

La définition retenue pour « catégorie de déchets » est celle du catalogue européen des déchets (CED) ou sa transposition française via le décret n°2002-540 du 18 avril 2002.

Sur la quantité totale de déchets produits, le périmètre couvre 75% du CA Groupe (France + International).

Tableau Quantité totale de déchets non éliminés – Périmètre sociétés ferroviaires

Sociétés ferroviaires	2024
Déchets dangereux	
Préparation en vue d'une réutilisation (tonnes)	0
Recyclage (tonnes)	51 019
Autres opérations (tonnes)	3 187
Déchets non dangereux	
Préparation en vue d'une réutilisation (tonnes)	0
Recyclage (tonnes)	305 078
Autres opérations (tonnes)	4 148

Le périmètre des déchets éliminés (incinérés, mis en décharge ou autre) ou non (recyclage, réutilisation, valorisation) est celui des sociétés ferroviaires en France. Pour le premier rapport de durabilité, il n'est pas possible de faire un reporting Groupe. La réglementation sur la traçabilité des déchets pouvant varier d'un pays à l'autre, il

est complexe de consolider des données sur le périmètre monde.

Les plus gros tonnages de déchets non dangereux sont constitués des divers métaux collectés (rebuts de chantiers pour SNCF Réseau et maintenance des trains pour SNCF Voyageurs) et des traverses en béton usagées (SNCF Réseau).

Tableau Quantité totale de déchets éliminés – Périmètre sociétés ferroviaires

Sociétés ferroviaires	2024
Déchets dangereux	
Incinération (tonnes)	1 159
Mise en décharge (tonnes)	31 422
Autres opérations d'élimination (tonnes)	375
Déchets non dangereux	
Incinération (tonnes)	492
Mise en décharge (tonnes)	3 240
Autres opérations d'élimination (tonnes)	272

Les déchets mis en décharge sont essentiellement constitués de déchets de construction contenant des déchets dangereux et de terres et cailloux contenant des substances dangereuses. Les trois sociétés les plus contributives sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, et SNCF SA.

Tableau Quantité totale et pourcentage de déchets non recyclés – Périmètre sociétés ferroviaires

Sociétés ferroviaires	2024
Quantité totale de déchets non recyclés (tonnes)	44 294
Pourcentage de déchets non recyclés (%)	11%

Les déchets non recyclés sont ceux mis en décharge, incinérés et avec autres opérations de valorisation ou d'élimination. Le périmètre est celui des sociétés ferroviaires.

2.5.5.2.1 Définition des flux de déchets

Le groupe SNCF, acteur majeur dans les domaines de la gestion des infrastructures, du transport ferroviaire, de la logistique et de la mobilité quotidienne, génère une diversité de déchets à travers ses multiples activités. Ces activités variées entraînent la production de déchets spécifiques qui doivent être gérés de manière appropriée pour minimiser leur impact environnemental. Les principaux flux de déchets identifiés incluent les matériaux associés aux infrastructures ferroviaires, le matériel roulant, les déchets générés en gares et dans les trains, ainsi que les déchets de bureau et les équipements professionnels.

2.5.5.2.2 Types de déchets générés

Déchets d'infrastructure ferroviaire

Rails et traverses

Ces matériaux sont principalement générés lors des travaux de construction, de maintenance et de renouvellement des voies ferrées. Les rails, une fois usés, sont recyclés pour récupérer les métaux ou fabriquer de nouveaux rails en boucle courte (rails verts). Les traverses en béton peuvent également être recyclées ou réutilisées dans d'autres projets. Les traverses bois sont des déchets dangereux si elles ne sont plus aptes à un usage ferroviaire et sont donc vouées à être détruites. La SNCF met en place des pratiques de réutilisation et de recyclage, notamment en créant des carrières artificielles

pour le ballast réutilisé, ce qui permet de réduire l'extraction de nouvelles ressources naturelles.

Caténaires et équipements électriques

Les caténaires, composées de câbles et de composants électriques nécessaires à l'alimentation des trains, génèrent des déchets lors de leur maintenance ou remplacement. Ces composants contiennent souvent des métaux précieux, comme le cuivre, qui sont recyclés ou valorisés pour récupérer ces matériaux. La gestion de ces déchets implique des processus de démontage et de séparation des différents matériaux pour maximiser la récupération.

Déchets de chantier

Les grands chantiers de construction et de rénovation des infrastructures ferroviaires génèrent des quantités importantes de déchets de construction, tels que béton, bois, métal et autres matériaux de construction. Ces déchets sont triés sur site pour séparer les matériaux recyclables des déchets non recyclables. La SNCF vise un objectif de 100% déchets recyclage valorisés, en collaborant avec des entreprises spécialisées dans la valorisation des déchets de chantier.

Déchets de maintenance du matériel roulant

Métaux, huiles et fluides frigorigènes

Les opérations de maintenance des trains génèrent une variété de déchets, notamment des pièces métalliques usagées, des huiles usagées et des fluides frigorigènes provenant des systèmes de climatisation. Ces déchets sont triés et traités conformément aux normes de l'économie circulaire, visant à maximiser la récupération et le recyclage des matériaux. Les métaux sont envoyés dans des filières de recyclage, les huiles sont régénérées ou utilisées comme combustibles, et les fluides frigorigènes sont récupérés et traités pour éviter toute émission de substances nocives dans l'atmosphère.

Amiante et autres substances dangereuses

La gestion des déchets dangereux, tels que l'amiante et les traverses bois ne pouvant être employées dans le domaine ferroviaire, nécessite des protocoles stricts pour assurer la sécurité des salariés et la protection de l'environnement. La SNCF suit des procédures rigoureuses pour l'identification, le confinement si nécessaire et l'élimination de ces substances, en conformité avec les réglementations environnementales en vigueur.

Déchets générés dans les gares et les trains

Déchets ménagers et emballages

Les gares et les trains produisent des déchets quotidiens tels que les papiers, cartons, métaux et plastiques provenant des activités des passagers et des services de restauration. Ces déchets sont collectés dans des poubelles de tri sélectif placées dans les gares et à bord des trains. Une fois collectés, ces déchets sont triés dans des centres de traitement pour être recyclés.

Biodéchets

Les restes de nourriture et autres biodéchets provenant des services de restauration à bord des trains et dans les gares équipées de corbeilles tri-flux sont collectés séparément. Ces biodéchets sont ensuite traités dans des installations de compostage ou de méthanisation pour être transformés en compost ou en biogaz, contribuant ainsi à la valorisation organique des déchets.

Déchets de bureau et équipements professionnels

Petit équipement informatique et consommables

Les équipements informatiques obsolètes, tels que les ordinateurs, et consommables comme les cartouches

d'encre et les toners, sont collectés pour recyclage. La SNCF travaille avec des éco-organismes et des prestataires spécialisés dans le recyclage des déchets électroniques pour récupérer les métaux précieux et les plastiques, réduisant ainsi l'impact des déchets électroniques sur l'environnement

Textiles professionnels

Les uniformes et autres vêtements professionnels usagés sont collectés et recyclés via des filières spécialisées. Les vêtements dits « image » sont orientés vers le consortium industriel « nouvelles fibres » dont la SNCF a été à l'origine du développement.

Les textiles haute visibilité sont repris par le fournisseur pour alimenter une filière combustible solides de récupération. Parallèlement, la SNCF participe aux travaux du groupe de travail FREPI, piloté par l'association OREE pour construire à terme une filière de recyclage de la matière.

2.5.5.2.3 Matières présentes dans les déchets

Les opérations de maintenance, de modernisation et d'exploitation des lignes ferroviaires du groupe SNCF génèrent divers types de déchets. Ces déchets sont le résultat des nombreuses activités nécessaires pour maintenir un réseau ferroviaire sûr et efficace. Les principales matières présentes dans ces déchets sont détaillées ci-dessous.

Métaux Ferreux

Rails

Les rails usagés constituent une part importante des déchets ferreux. Ils sont le produit du remplacement régulier des voies pour garantir la sécurité et la performance du réseau. Ces rails usagés sont recyclés, ce qui permet de récupérer les métaux pour fabriquer de nouveaux rails ou d'autres produits métalliques, contribuant ainsi à une économie circulaire. Le processus de recyclage implique de collecter les rails usagés, de les transporter vers des installations spécialisées où ils sont fondus et transformés en nouvelles matières premières.

Éléments de Voie

Cela inclut les caténaires, les attaches, les boulons et autres composants métalliques utilisés dans les infrastructures ferroviaires. Ces éléments, essentiels à la construction et au maintien des voies, finissent par s'user et sont remplacés, générant ainsi des déchets qui sont également recyclés pour récupérer les matériaux. Le recyclage de ces éléments permet de réduire la demande en nouvelles matières premières, minimisant ainsi l'impact environnemental de l'extraction minière.

Béton et Bois

Traverses

Les traverses en bois et en béton, utilisées pour stabiliser les rails, sont souvent remplacées en raison de l'usure ou de la modernisation des infrastructures. Les traverses en bois peuvent être réutilisées dans d'autres applications ferroviaires ou valorisées en énergie par incinération. Les traverses en béton sont broyées et recyclées pour être utilisées comme granulats dans de nouveaux projets de construction. Ce processus permet de réduire les déchets envoyés en décharge et de diminuer la consommation de nouvelles ressources naturelles.

Ballast

Graviers et Pierres

Le ballast, constitué de graviers et de pierres, est crucial pour maintenir la stabilité des voies ferroviaires. Avec le temps, ce matériau se dégrade et doit être remplacé. Les matériaux usagés sont alors nettoyés, criblés et réutilisés

dans des projets ferroviaires pour la fraction de produit respectant les spécifications techniques suffisante ou dans des projets de construction ou d'entretien, réduisant ainsi la nécessité d'extraire de nouvelles ressources naturelles. Le réemploi du ballast déposé lors de chantiers contribue également à réduire les coûts et les impacts environnementaux liés à l'extraction et au transport de nouveaux matériaux.

Déchets des Gares, Trains et Bâtiments

Les activités quotidiennes dans les gares, à bord des trains et dans les bâtiments administratifs et techniques de la SNCF génèrent également divers types de déchets.

Plastiques

Ce type de déchet inclut les emballages alimentaires, les bouteilles en plastique, et autres objets usuels en plastique, générés par les passagers et les activités commerciales dans les gares. La gestion de ces déchets implique la mise en place de systèmes de tri et de collecte sélective pour assurer leur recyclage et réduire leur impact environnemental.

Papier et Carton

Provenant principalement des activités administratives, des bureaux de gare et des passagers qui utilisent ces matériaux pour diverses raisons, y compris l'emballage et la communication. Les papiers et cartons collectés sont recyclés pour produire de nouveaux produits en papier, réduisant ainsi la demande en fibres vierges et l'empreinte écologique de la production de papier.

Déchets Alimentaires

Principalement générés par les services de restauration à bord des trains et dans les gares, ces déchets incluent les restes de nourriture, les emballages alimentaires, et autres résidus organiques. La gestion de ces déchets inclut des mesures pour leur collecte séparée afin de permettre leur valorisation par compostage ou méthanisation, transformant ainsi les déchets organiques en ressources utiles comme le compost ou le biogaz.

Petits Équipements Informatiques

Les équipements tels que les ordinateurs portables, les téléphones mobiles, et autres dispositifs électroniques sont régulièrement remplacés en raison de l'évolution technologique. Ces équipements sont collectés et recyclés dans le respect des normes environnementales, permettant la récupération de métaux précieux et autres matériaux réutilisables tout en évitant la pollution associée aux déchets électroniques.

Vêtements Professionnels

Les uniformes et autres vêtements de travail usagés sont collectés pour être valorisés, que ce soit par le recyclage des textiles ou l'incinération énergétique. Les textiles recyclés peuvent être transformés en de nouveaux produits textiles ou utilisés dans d'autres industries, contribuant ainsi à la réduction des déchets et à la promotion d'une économie circulaire.

Déchets amiantés SNCF

Chaque année, des matériels roulants en fin de vie sont retirés du service, pour être démantelés puis valorisés. La SNCF élimine progressivement le stock de matériels amiantés construits avant 1997. Les véhicules ou pièces contenant de l'amiante sont retirés et traités conformément aux réglementations en vigueur, dans des usines spécialisées. Les prochaines séries de matériel entrant dans le processus de radiation ne contiendront plus d'amiante. Les déchets de déconstruction contenant de l'amiante issus de chantiers de déconstruction et de rénovation sont confiés à des entreprises agréées, dans le respect de la réglementation en vigueur.

2.5.5.2.4 Méthodes, critères et hypothèses

Les données sur les déchets générés par le groupe SNCF proviennent principalement de mesures directes. Elles couvrent 75% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe.

Ces mesures sont fournies par les prestataires de services de gestion des déchets, qui sont des partenaires contractuels spécialisés dans la collecte, le traitement et la valorisation des déchets. Ces prestataires envoient régulièrement des rapports détaillés au groupe SNCF, dans lesquels ils spécifient les quantités et les types de déchets qu'ils ont collectés et traités. Cette approche permet de disposer de données précises et actualisées, ce qui est essentiel pour la gestion efficace de ses déchets. Ces données sont reportées dans l'outil informatique HSE Perform. Les données concernant les déchets dangereux sont complètes car la législation impose leur suivi strict.

L'outil est depuis 2023 également utilisé pour les déchets non dangereux. Les reporting des prestataires y sont intégrés. Cette disposition étant récente, les données ne sont pas encore complètes, certains déchets non dangereux ne sont pas encore tracés par HSE Perform. Par exemple, les déchets des gares collectés par les collectivités locales (qui ne transmettent pas de rapport détaillé comme les prestataires privés). Néanmoins, ce dispositif est une avancée majeure dans le suivi des déchets non dangereux, qui bien que suivi localement, ne pouvait être jusqu'alors massifié à l'échelle du Groupe. Le reporting vers HSE Perform sera rendu obligatoire dans les contrats prestataires au fur et à mesure de leur renouvellement, ce qui permettra d'obtenir des données exhaustives et fiables.

En complément des mesures directes, le groupe SNCF a également recours à des méthodes d'estimation. Ces méthodes sont particulièrement utiles lorsque les données ne sont pas immédiatement disponibles. Par exemple, il arrive que les bordereaux de suivi de déchets ne soient disponibles qu'avec un certain décalage temporel. Dans de tels cas, des estimations initiales sont nécessaires pour fournir une image provisoire des déchets générés. Ces estimations sont ensuite ajustées dès que les données réelles sont disponibles. Les ajustements ainsi faits sont systématiquement documentés, ce qui permet de garantir la transparence et l'exactitude des informations rapportées. Cette documentation rigoureuse est cruciale pour maintenir la confiance des parties prenantes et assurer la conformité aux réglementations en vigueur.

Dans le cas particulier des activités du groupe SNCF à l'international (GEODIS), les volumes de déchets au niveau du Groupe sont issus d'une part de mesures directes dans les pays où la législation locale l'exige et où une infrastructure permettant la collecte et la valorisation des déchets est en place ; et d'autre part d'estimations lorsque des méthodes de mesure ne sont pas établies.

Pour les activités de fret, le groupe SNCF a mis en place des politiques spécifiques d'économie circulaire. Ces politiques visent à optimiser la gestion des déchets produits par les activités de fret et à promouvoir la réutilisation et le recyclage des matériaux. Un suivi des pratiques des filiales est mené pour s'assurer que ces politiques sont effectivement appliquées et que les objectifs de durabilité sont atteints. L'économie circulaire représente une approche clé pour réduire l'empreinte écologique des activités de fret, en maximisant l'utilisation des ressources et en minimisant les déchets.

2.6 QUESTION DE DURABILITÉ SPÉCIFIQUE: SENSIBILISER LA SOCIÉTÉ AUX ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX ET SOCIAUX

2.6.1 Politique

La politique de sensibilisation de la société porte directement sur les impacts matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Transition écologique	Impact positif	Sensibilisation de la société aux enjeux environnementaux et sociaux

Déclinaison au sein des sociétés du groupe SNCF

Avec 10% des voyageurs et marchandises transportés pour moins de 1% des émissions de CO₂e sur les 30% que représente le secteur des transports, le ferroviaire est l'un des modes de transports les plus respectueux de l'environnement. Face à l'urgence climatique, la SNCF entend favoriser l'usage du train pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports avec des outils d'information et des démarches de sensibilisation auprès de ses voyageurs loisirs et professionnels.

Deux objectifs :

- Réduire l'empreinte carbone du secteur des transports et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs inscrits par la France dans sa stratégie nationale bas carbone (SNBC)
- Sensibiliser nos clients à des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement pour faciliter le choix des transports multimodaux bas carbone.

Périmètre

Le champ d'application de la politique SNCF s'étend aux voyageurs (B2C). Un voyage en train en France permet

de réduire au moins de 70% à 90% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à la voiture et l'avion selon le type de trajet. Il en est de même lorsqu'une entreprise (B2B) achemine ses marchandises en train plutôt que par la route (près de 90% en moyenne en Europe – source CER). L'objectif de la politique est donc de sensibiliser les parties prenantes du Groupe sur ces sujets.

Parties prenantes

Cette politique a été définie par la direction RSE Groupe, en adéquation avec la stratégie RSE Groupe. Elle s'articule autour de la valeur d'ouverture aux parties prenantes internes et externes en toute transparence.

Ainsi le Groupe soutient en mécénat des ONG et think-tanks qui agissent pour l'information et la mobilisation du grand public sur les enjeux globaux et sur les enjeux de mobilité pour les personnes et de transport et logistique pour les marchandises.

Le Groupe met en œuvre un dialogue avec les parties prenantes au travers du comité des parties prenantes. Ce comité est consultatif et multidisciplinaire. Il est institué au niveau de SNCF SA et a vocation à être consulté sur les

grandes orientations du Groupe né de la réforme ferroviaire de 2018. Il contribue à la culture de la concertation et du dialogue, apporte un regard extérieur sur l'organisation et un appui aux orientations du Groupe, relatives à sa responsabilité sociale et environnementale en particulier.

Le Groupe a par ailleurs des modalités de dialogue avec toutes ses parties prenantes [cf. Informations générales ESRS 2 ; Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2 ; Description des principales parties prenantes].

Contribution à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone

La SNCF veut capitaliser sur son activité bas carbone pour renforcer sa contribution à l'atteinte de l'objectif de neutralité carbone de la France d'ici à 2050.

Fret SNCF

Via « Mon info CO₂ » dans le portail client de Fret SNCF, cet outil donne aux clients l'accès aux informations relatives à la totalité des émissions de GES liées à l'énergie de traction, du puits à la roue, prenant en compte la phase amont (extraction, transformation, transport...) et l'utilisation de l'énergie. L'itinéraire réel des wagons et les trajets à vide sont pris en compte, ainsi que le type d'énergie de traction de chaque partie de transport (électrique ou gazole) émissions de gaz à effet de serre de leurs transports, répondant ainsi aux exigences du GLCC (Global Logistics Emissions Council) et à la norme EN16258.EE.

Dialogue avec les ONG

Le Groupe dialogue avec les ONG pour mieux identifier leurs objectifs et les leviers à mettre en œuvre pour sensibiliser la société aux enjeux environnementaux. Des réunions de suivi ou ad hoc sont organisées dans le cadre des conventions avec les ONG partenaires où sont partagées les informations et actions de communication environnementale vers le grand public le cas échéant. Ces éléments sont également partagés avec le comité des parties prenantes Groupe.

SNCF Connect

L'application SNCF Connect affiche les indications des émissions de CO₂e de chaque trajet, pour que chaque voyageur puisse faire des choix de déplacements responsables. Pour inciter les voyageurs à choisir des mobilités bas carbone, le site SNCF Connect propose aussi un comparateur de mobilité entre cinq moyens de transport sur longue distance (train, voiture thermique, voiture électrique, avion, autocar). L'objectif est de comparer l'empreinte environnementale ainsi que le temps qui peut être utilisé à faire une autre activité : lecture, travail, etc.

Éco-comparateurs

Les éco-comparateurs régionaux se multiplient dans le cadre du programme PlaneTER. Après l'éco-comparateur liO Train déployé sur TER Occitanie, les voyageurs de la Région Grand Est ont désormais la possibilité, grâce à un moteur de recherche, de préparer leurs déplacements en comparant le coût et l'empreinte environnementale de la voiture ou de la moto et du TER, pour des voyages fréquents ou occasionnels, selon le parcours défini.

Sensibilisations

Toutes les sociétés du Groupe (SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau, SNCF Connect & Tech et Rail Logistics Europe, Keolis et GEODIS) mettent à disposition des internautes des données relatives aux enjeux sociaux et environnementaux sur leurs sites internet.

La chaîne [Youtube SNCF](#) propose une série de vidéos sur les enjeux et les réalisations du Groupe en matière sociale et environnementale.

Des rapports sur le développement durable pour le Groupe, pour SNCF Gares & Connexions et pour SNCF Voyageurs sont publiés en ligne.

2.6.2 Actions et ressources

Les actions clé mises en œuvre en 2024 pour sensibiliser la société aux enjeux de la transition écologique sont les suivantes.

Auprès des voyageurs

Tournée du Climat et de la Biodiversité

Lancée en novembre 2023, la Tournée du Climat et de la Biodiversité soutenue par la Fondation SNCF, est une exposition itinérante qui fait escale dans plusieurs villes du territoire. Des scientifiques accompagnent gratuitement les visiteurs pour échanger sur les enjeux du changement climatique, de l'érosion de la biodiversité et les actions que chacun peut mettre en œuvre. Dans le cadre du partenariat avec TGV-INTERCITÉS, les scientifiques proposent des échanges en voiture-bar à nos clients lors de leur déplacement pour rejoindre et/ou revenir des villes étapes. En 2024, huit scientifiques ont pu intervenir à bord d'une dizaine de trains dans le cadre de cette opération de sensibilisation.

Ateliers « En'Train pour le climat »

Avec un contenu ludique et pédagogique, l'atelier de 40 minutes vise à sensibiliser aux enjeux climatiques et mettre en mouvement autour de la décarbonation. Ces ateliers se tiennent en voiture-bar et espaces de convivialité à bord des trains et sont animés par le projet « 2 tonnes ». Près de 250 participants ont été enregistrés sur les 22 trajets ciblés et environ 1 million de Français touchés par l'opération via le dispositif de communication.

L'édition 2024 était une spéciale « sport », marquée par la participation d'athlètes renommées comme Marie-José Pérec, Christine Arron et Lénaïg Corson.

Quiz En'Train Pour Le Climat

Il s'agit d'un nouveau format de sensibilisation à bord des trains, conçu avec l'ADEME et l'équipe de Nos Gestes Climat, le calculateur d'empreinte carbone individuel de l'ADEME. L'animation en deux temps :

- Un quiz de cinq minutes à faire en ligne proposé à tous les voyageurs lors de passage dans les voitures

- Un temps d'échange en voiture-bar ou espace de convivialité avec un animateur expert de l'ADEME pour approfondir les thématiques.

L'enjeu : sensibiliser et mobiliser autour des enjeux climatiques, du choix du train et encourager à faire son bilan carbone individuel sur le site de l'ADEME. La première édition lancée en septembre 2024 à l'occasion de la Semaine européenne de développement durable a réuni 20% de clients participants à bord des 20 trains concernés et comptabilisé près de 7 500 bilans carbone individuels calculés et plus d'un million de vues des communications de l'opération sur les réseaux sociaux.

Les Grands Prix de l'Écomobilité

Proposés par TGV-INTERCITÉS, ils récompensent tous les deux ans depuis 2022, des entreprises et agences de voyages qui encouragent une mobilité plus éco-responsable auprès de leurs salariés et de leurs clients.

Pour l'édition 2024 le directeur de TGV-INTERCITÉS s'est entouré d'un jury de cinq membres experts de la mobilité et/ou des problématiques écologiques : Jean Dominique Siegel, cofondateur du média « We Demain », Valérie

Boned, Présidente Les Entreprises du Voyage, Michel Dieleman, Président Association Française Travel Management, Stéphanie Clément-Grandcourt, Directrice Générale Fondation pour la Nature et l'Homme, Pierre-Alix Lloret-Bavai, cofondateur de 2Tonnes.

Une cinquantaine de candidats étaient en lice pour six prix écomobilité :

- Entreprise de moins de 2 000 salariés
- Entreprise de plus de 2 000 salariés
- Agence de voyages loisirs
- Agence de voyage business
- Coup de cœur entreprise
- Coup de cœur agence de voyage

Partenariat BAYARD – J'aime Lire

À l'été 2024, 100 000 numéros inédits et exclusifs des Trésors de J'aime Lire ont été diffusés dans les trains TGV INOUI et INTERCITÉS, avec une double page intitulée : « Quand tu voyages avec TGV INOUI, tu agis pour la planète ». La revue met en avant le tri à bord, le mode de transport train comparé aux autres modes de transport en termes d'émissions carbone, etc.

Sensibilisation à bord

Pour sensibiliser les voyageurs aux enjeux environnementaux de la société, TGV a développé un dispositif d'informations autour du transport bas carbone et du tri des déchets à bord :

- Sur le e-billet TGV, un comparateur carbone entre les différents types de transport démontre l'avantage du train, et notamment du TGV en termes de décarbonation par rapport aux autres modes de transport.
- Des affiches à bord des trains au niveau des plateformes et des écrans dynamiques à chaque extrémité de voitures sur 30% des dessertes, présentent également ce comparateur carbone ainsi que le dispositif et la consigne de tri proposés à bord.
- La consigne de tri des déchets est imprimée sur les sacs en papier remis aux clients au bar des TGV.
- L'information sur l'optimisation des emballages de produits du bar est présentée au Bar des TGV.
- Les « annonces green » à bord des TGV réalisées par les chefs de bord portent sur le tri proposé à bord et sur le transport décarboné offert par TGV INOUI. Ces annonces étaient réalisées par 87% des chefs de bord au dernier trimestre 2024.
- Une rubrique dédiée du portail wifi à bord propose des films, des documentaires et des magazines traitant de thématiques environnementales : dérèglement climatique et décarbonation, préservation des ressources et économie circulaire, lutte contre les pollutions et préservation de la biodiversité.

« Ma Rétrainspective »

Il s'agit d'un bilan personnalisé de l'ensemble des déplacements en train adressé chaque année aux utilisateurs de SNCF Connect. Ce bilan annuel récapitule le nombre de kilomètres parcourus en train et les émissions de CO₂e évitées par rapport à un trajet en voiture.

Fresques de la mobilité

Lors de ses réponses à appel d'offres, Keolis propose d'organiser des ateliers Fresque de la Mobilité avec des citoyens des territoires où ses filiales sont présentes. Des campagnes d'affichage promouvant les modes de déplacements décarbonés sont également réalisés dans

ses réseaux ainsi que des défis de sensibilisation comme « Une semaine sans ma voiture ».

Auprès des chargeurs

Accessible gratuitement en ligne depuis 2020, le calculateur d'émissions de GEODIS permet d'estimer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques par mode de transport : fret aérien, maritime, ferroviaire, routier, fluvial, etc. Cet outil facilite la prise de décision des chargeurs pour réduire leur empreinte carbone tout en maintenant l'efficacité et la rentabilité de leurs opérations logistiques.

Grâce à la technologie EcoTransIT World, l'outil calcule un itinéraire en identifiant l'aéroport, le port ou la gare la plus proche du site de chargement et calcule l'impact de la chaîne de transport complète. En 2022, GEODIS a développé une version disponible en huit langues. Dans le cadre de projets commerciaux, GEODIS accompagne aussi ses clients dans la réalisation d'études sur mesure en calculant l'impact carbone de chaînes de transport complexes et dans la mise en œuvre d'alternatives bas carbone.

Auprès des ONG

En 2024, le Groupe a soutenu des ONG et think- tanks qui agissent pour la mobilisation en faveur des mobilités décarbonées.

Météo&climat

Météo&climat porte la Tournée du Climat et de la Biodiversité 2023/2024. Cette exposition à destination du grand public et des scolaires est un support de médiation par les scientifiques en direct avec les visiteurs. L'exposition présente les grands équilibres en matière de climat et de biodiversité, les impacts des activités humaines (dont le transport des marchandises et la mobilité des personnes) qui les perturbent et entraînent de grands risques pour la vie des espèces animales et végétales, y compris la vie humaine. Sur la base de la connaissance scientifique, l'exposition veut donner les moyens à chacun à son niveau de comprendre et d'agir, notamment pour ce qui concerne le transport des marchandises et la mobilité des personnes.

Des animations hors les murs de l'exposition sont également construites avec les villes étapes et animées par les acteurs territoriaux (conférences, ateliers, forums, etc.) autour des solutions pour les enjeux locaux.

20 000 personnes ont visité l'exposition dont 6 000 scolaires. Une version numérique a été réalisée ainsi qu'une version d'exposition physique plus légère permettant d'accroître le nombre de visiteurs.

The Shift Project

The Shift Project a réalisé une étude sur la transformation de l'économie française afin de la décarboner et de réduire sa dépendance aux énergies fossiles. Deux volets touchant spécifiquement les enjeux SNCF y sont abordés sur la mobilité longue distance et sur le fret : [le plan du Shift Project](#).

En 2025, la mise à jour de cette étude comprendra un projet sur la mobilité du quotidien. D'autres études sont en cours pour sensibiliser et outiller les acteurs locaux et les citoyens sur ces enjeux.

Aux côtés du Shift Project, l'association des shifters est un réseau de 25 000 personnes qui agit dans les territoires pour sensibiliser aux enjeux et aux solutions de décarbonation et de résilience des territoires.

La Fondation pour la Nature et l'Homme

Webinaires pour tous, thématiques ou dans le cadre du programme #JagisJePlante, pour agir en faveur de la

biodiversité, du climat, de la qualité de vie. L'un des cinq programmes d'action est de promouvoir une mobilité décarbonée.

France Nature Environnement

En 2024, des échanges ont notamment eu lieu pour la réalisation d'un sondage auprès du grand public afin de sensibiliser aux impacts du changement de la réglementation concernant les poids et mesures pour la circulation des camions en Europe sur les conditions de sécurité de la circulation routière.

Ces soutiens et ces actions se poursuivront en 2025.

Auprès du grand public

Campagne « Hexagonal »

En 2024, SNCF SA a programmé deux vagues de rediffusion à la télévision de la campagne de communication « Hexagonal ». Le film a pour objet de faire connaître les engagements du Groupe pour une mobilité décarbonée, plus inclusive et une croissance partagée au sein des territoires

La première vague a enregistré une couverture de 56,9 % de la cible 25-49 ans, avec une répétition moyenne de 3,5.

La vague de septembre, également diffusée sur les réseaux sociaux, a enregistré une couverture de 27 % de la cible des Français de 25 à 49 ans, avec une répétition moyenne de 1,6. Sur les réseaux sociaux, la vidéo en ligne a cumulé 11 millions de vues à 100 %.

Le post-test de septembre réalisé par CSA nous apprend que :

- Le « train comme moyen de transport écologique » est restitué spontanément par 3% des répondants se souvenant avoir une pub TV SNCF

- En leur montrant la publicité, 13% des répondants décryptent le message d'une entreprise écologique et respectueuse de l'environnement

- À noter que sur la même question, 24% décryptent des messages liés à l'inclusivité et à une entreprise humaine, sociale ou solidaire

- À travers le film, la SNCF apparaît comme une marque soucieuse de l'environnement pour 70%, avec un bonus de 10 points pour ceux qui ont vu la campagne à la TV.

Campagne autour des Jeux de Paris 2024

À l'occasion de la semaine européenne du développement durable, la SNCF a lancé une campagne sur les réseaux sociaux sur le thème de l'héritage durable des Jeux de Paris 2024, composée de deux vidéos, l'une portant sur l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap et l'autre sur la mobilité bas carbone. Ces vidéos ont enregistré 420 000 vues à 100 % et plus de 4 800 000 vues partielles.

Parties prenantes

La sensibilisation aux mobilités décarbonées couvre toutes les activités de transport en train du Groupe. Les parties prenantes impactées sont notamment les voyageurs, les entreprises clientes du Groupe, les organisateurs de transport, les élus, les fournisseurs, les salariés et plus généralement le grand public.

Types d'actions

Les actions clés récurrentes portent sur l'information des voyageurs, et la diffusion d'informations relatives au développement durable sur les sites internet du Groupe.

Les actions ponctuelles sont les campagnes de communication, les animations à bord ou en gare, les événements comme la Tournée du climat et de la biodiversité. Certaines peuvent se renouveler au moment des temps forts annuels de sensibilisation du grand public, comme la semaine européenne du développement durable ou la semaine européenne de réduction des déchets.

2.6.3 Cibles

Compte-tenu de la diversité des actions menées et de l'enjeu de sensibilisation de l'ensemble de l'opinion publique, le groupe SNCF ne s'est pas fixé de cibles mesurables, axées sur les résultats.

Néanmoins, différents indicateurs sont utilisés pour mesurer l'impact quantitatif des campagnes de sensibilisation mises en œuvre :

- Taux de couverture et de répétition pour les campagnes publicitaires TV

- Cumul du nombre de personnes touchées, de vues partielles ou de vues à 100% pour les campagnes sur les réseaux sociaux

- Sur le plan qualitatif, des pré-tests ou des post-tests de campagnes peuvent être réalisés avant diffusion ou post-diffusion, pour les campagnes mobilisant d'importants investissements.

- Le pourcentage de restitution spontanée du souvenir d'avoir vu une publicité SNCF.

- Le pourcentage de personnes qui décryptent le message comme provenant d'une entreprise écologique et respectueuse de l'environnement en comparant avec les résultats similaires (décryptage des messages liés à l'inclusivité à une entreprise humaine, sociale ou solidaire).

Pour les campagnes média, les niveaux d'ambition sont les niveaux usuels d'efficacité des campagnes média : taux de clic, taux d'ouverture, progression de la part de marché

Pour les événements, les niveaux d'ambition sont les niveaux usuels de taux de satisfaction et de volonté de s'engager davantage en changeant ses comportements, choix ou modes de vie.

3. INFORMATIONS SOCIALES

3.1 PERSONNEL DE L'ENTREPRISE - S1

3.1.1 Politiques concernant le personnel de l'entreprise -S1-1

3.1.1.1 Objectifs, champs d'application, responsabilité de mise en œuvre et alignement sur des normes tierces

3.1.1.1.1 Santé et Sécurité

Objectifs généraux

Dans le transport ferroviaire, la sécurité est l'un des fondamentaux et une priorité absolue du groupe 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 les principes communs qui sont déclinés dans les sociétés ferroviaires. Ces fondamentaux sont également partagés par Keolis et GEODIS.

Les politiques santé et sécurité portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave

Périmètre ferroviaire

Les politiques de sécurité visent une sécurité globale, incluant les partenaires, tels que les sous-traitants et les fournisseurs, dans les six domaines suivants :

- Santé et sécurité au travail
- Sécurité de l'exploitation ferroviaire
- Sécurité incendie
- Sûreté
- Sécurité des systèmes d'information et cybersécurité
- Sécurité environnementale, dont risques naturels et technologiques subis et causés.

Les partenaires incluent les sous-traitants, pour les activités de maintenance du réseau ainsi que pour les activités informatiques et numériques.

La politique de sécurité a vocation à répondre aux besoins de sécurité des clients, des salariés, des partenaires et de l'environnement. Les engagements Sécurité sont portés par le programme PRISME, lancé en 2015 et restructuré en 2022. Ils traduisent l'ambition partagée avec l'Agence Européenne Ferroviaire de promouvoir une sécurité positive. Ses principales orientations sont les suivantes :

- Un programme PRISME avec et pour les salariés : créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés. Il s'agit de davantage reconnaître et valoriser le rôle positif des salariés comme acteurs de fiabilité et créer avec eux un environnement favorisant la sécurité et la réussite des missions.
 - Créer les conditions du partage des faits, notamment via la libération de la parole et une meilleure résolution des problèmes locaux avec les salariés.
- Un programme PRISME au bénéfice des entités opérationnelles : maîtriser les interfaces entre les entités (y compris prestataires et sous-traitants) pour garantir la sécurité dans le travail collectif.
 - Créer les conditions de pilotage par les risques au niveau opérationnel.
 - Rendre systématique le « produire en sécurité ».
 - Changer collectivement la culture de la documentation.
- Un programme PRISME pour le groupe SNCF, ouvert à l'externe : contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire.
 - Contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire, en posant comme principe que la sécurité est un bien commun et non un avantage concurrentiel.
 - Poser les principes de sécurité communs pour le groupe SNCF en intégrant la nécessité de marges de manœuvre des entités et en prenant en compte leurs spécificités.

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

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

La politique de santé et sécurité au travail explicite l'engagement d'assurer des conditions de travail en sécurité, de respecter les obligations réglementaires,

d'impliquer les salariés dans les processus de sécurité et de l'améliorer continuellement.

Chez Keolis

La politique sécurité de Keolis précise la vision, les responsabilités et les engagements en matière de santé et sécurité pour l'ensemble des entités de Keolis. Pierre angulaire des principes d'organisation et des rituels de management, elle est communiquée à l'ensemble des entités et déclinée localement.

Le programme IMPACT Sécurité (Implication managériale pour l'amélioration continue et la transformation) a été développé pour ancrer des rituels concrets et garantir un socle commun de pratiques managériales en matière de santé et sécurité. Il implique tous les niveaux de l'organisation : des revues mensuelles par son Executive Leadership Team jusqu'aux briefings sécurité sur le terrain.

L'objectif est de créer une culture commune garantissant deux éléments indissociables :

- L'excellence opérationnelle
- La santé et la sécurité des parties prenantes (personnels, passagers, partenaires et tiers).

Keolis s'est fixé comme objectif d'avoir 38% de son chiffre d'affaires couvert par une certification ISO 39001 ou ISO 45001 à horizon 2025.

Chez GEODIS

Les activités de GEODIS conduisent les salariés à agir, manipuler, se déplacer, conduire, souvent dans un temps court et contraint. Toutes ces tâches exposent les salariés, les fournisseurs, sous-traitants à des risques d'accidents : chutes de plain-pied, accidents de la route, port de charges lourdes, interactions piétons/chariots, manipulation d'énergies dangereuses. Le secteur du transport et de la logistique est aussi confronté à des enjeux de sûreté importants : vols de marchandises, violences, cyberattaques ou agressions verbales.

Protéger la santé et la sécurité des salariés et partenaires liées directement ou indirectement aux activités de GEODIS fait partie de ses priorités. En 2024, GEODIS a retravaillé sa feuille de route avec la signature « Health & Safety with Heart » structurée autour de trois piliers :

- Se connecter aux risques est nécessaire pour identifier, comprendre les risques de son environnement, reporter et analyser les incidents, se focaliser sur les risques majeurs et prendre en compte tous les changements sur son lieu de travail.
- Prendre soin de soi pour se protéger et protéger les autres. Être à l'écoute de son corps et de son mental pour rester en forme et concentré. Le comportement de chacun compte pour promouvoir une culture de la santé, sécurité et sûreté partout, pour tous, en toutes circonstances.
- Prendre soin de nous car la réussite de GEODIS repose sur l'esprit d'équipe et la force du collectif. Le dialogue et l'entraide, l'attention à l'autre, l'échange et le feed-back sont indispensables pour maintenir un cadre de travail bienveillant et efficace.

Champ d'application

Les politiques santé et sécurité couvrent l'ensemble du personnel du groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur de l'audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre des politiques correspondantes pour les sociétés ferroviaires.

Cette responsabilité incombe aux Présidentes de Keolis et GEODIS sur leur périmètre respectif.

Le directeur de l'audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté et les Présidentes de Keolis et GEODIS sont membres du comité exécutif Groupe.

Alignement sur des normes tierces

Dans sa politique droits humains, le groupe SNCF s'engage à respecter dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les dix principes du Pacte Mondial des

Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable de l'ONU.

Les politiques sécurité des sociétés ferroviaires sont conformes au cadre normatif européen et des États dans lesquels l'entreprise opère et au cadre fixé par les autorités européenne (European Railway Agency) et française (Établissement public de sécurité ferroviaire).

Les sociétés ferroviaires s'engagent à respecter la norme 39001 pour les systèmes de management de la sécurité. Elle fournit un cadre pour la gestion de la sécurité routière. Opérateur de transport, le groupe SNCF gère la sécurité sur les rails, ainsi que dans les interactions avec les autres modes de transport.

3.1.1.1.2 Ressources humaines

Objectifs généraux

Le groupe SNCF mène des politiques des ressources humaines adaptées à chacun des métiers, qui peuvent se rejoindre sur des objectifs communs :

– Une politique ressources humaines commune pour les sociétés ferroviaires

– Des politiques spécifiques pour Keolis et GEODIS.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion des compétences (formation et employabilité)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences
Diversité & Inclusion, Égalité professionnelle	Impact négatif	• Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter les conditions de vie des salariés et de leurs proches • Aggravation des disparités économiques • Mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des salariés et pouvant une répercussion sur les finances publiques
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Risque	Dégradation du climat social

Les politiques des ressources humaines incluent les enjeux suivants :

- Évolution des carrières
- Diversité et inclusion
- Dialogue social.

Évolution de carrière

Dans un contexte de transformation du groupe SNCF, le développement des compétences des salariés est une priorité. Avec un investissement annuel de plus de 400 millions d'euros dans le plan de développement des compétences de ses salariés et de plus de 110 millions d'euros de contributions obligatoires, le groupe SNCF investit plus de 8% de sa masse salariale dans la formation professionnelle. Pour anticiper et couvrir plus efficacement tous ses besoins, elle s'emploie à :

- Rééquilibrer progressivement l'investissement global au profit de la formation continue
- Faire de l'alternance un levier de recrutement
- Développer l'usage du compte personnel de formation (CPF)
- Mettre en œuvre la nouvelle réforme sur le passeport des Compétences avec la Caisse des Dépôts et Consignations à la suite du décret n°2019-1490 du 21 juillet 2021, qui impose aux certificateurs d'alimenter ce passeport d'ici à 2024.

Au-delà d'être au service des enjeux économiques de l'entreprise, le développement des compétences accroît l'employabilité des salariés.

Cette politique couvre les activités ferroviaires en France.

Diversité, inclusion, égalité professionnelle

Le groupe SNCF met la diversité et l'inclusion au cœur de sa politique globale, en France et à l'international, en respectant la culture de ses pays d'implantation. Le Groupe compte sur ce qui fait sa force, la diversité de ses salariés et œuvre à un vivre et travailler ensemble de qualité en développant une culture de l'inclusion.

Le comité stratégique Égalité femmes-hommes réunit les présidents et directeurs généraux des sociétés ferroviaires une fois par an en mars en comité exécutif Groupe. En 2021, il a acté la trajectoire mixité 2020-2030 du groupe SNCF :

- Garantir l'égalité salariale entre les femmes et les hommes
- Accroître la mixité dans les recrutements
- Accroître la mixité dans l'encadrement
- Lutter contre le sexisme et le harcèlement sexuel, avec une tolérance zéro, et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement
- Veiller à l'équilibre de la parentalité.

Les engagements sont en cohérence avec les feuilles de route annuelles des sociétés ferroviaires, établies dans le cadre du quatrième accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité.

La trajectoire Mixité est suivie par le conseil d'administration de SNCF SA deux fois par an.

Depuis la signature du premier accord en faveur de l'égalité femmes-hommes en 2006 le groupe SNCF déploie une politique ciblée, ambitieuse et volontariste en matière de mixité, et progresse sur les objectifs des accords successifs. Ses objectifs sont de :

- Recruter des salariés à l'image de ses clients
- Favoriser la mise en place d'un environnement de travail inclusif offrant à tout le personnel des conditions égales de réussite.

En 2024, Keolis a mis à jour sa politique diversité, avec un objectif de féminisation des effectifs (global, personnel roulant, managers), à horizon 2025.

GEODIS a mis en place une nouvelle politique diversité et inclusion publiée en 2024. GEODIS est soucieux de cultiver un environnement de travail et un état d'esprit ouverts et inclusifs. En favorisant la diversité de ses équipes, GEODIS entend ainsi refléter la société et mieux comprendre les attentes des clients. C'est également un vecteur de richesse pour stimuler l'innovation et la performance des équipes. Cette politique définit les ambitions et les priorités en matière d'égalité des chances, peu importe l'âge, le sexe, la culture ou le handicap. Elle repose sur quatre piliers : la diversité culturelle, la diversité d'âge, l'égalité hommes-femmes, l'inclusion des personnes en situation de handicap.

Dialogue social

Le groupe SNCF entretient un dialogue social permanent et constructif avec ses partenaires sociaux, qui se concrétise chaque année par la signature d'accords avec les organisations syndicales représentatives.

Le dialogue social est mené à différents niveaux de l'entreprise :

- Une instance Groupe pour les sociétés contrôlées implantées en France et un comité économique européen pour les sociétés européennes
- Des instances dans chacune des sociétés
- Une instance au niveau de la branche ferroviaire.

De plus, des échanges récurrents sont menés au niveau de la présidence du Groupe entre les organisations syndicales représentatives et le P.-D.G.

Au-delà des instances décrites ci-dessus, la DRH Groupe mène avec les organisations syndicales représentatives :

- Des échanges informels réguliers
- La conduite de plusieurs négociations chaque année
- Les instances bimensuelles du CSE au niveau du Groupe
- Les rencontres mensuelles des 33 CSE du périmètre ferroviaire.

En 2024, huit accords collectifs ont été signés au périmètre ferroviaire, complétés par six accords collectifs au périmètre des sociétés ferroviaires.

L'accélération de l'ouverture à la concurrence pour les activités Voyageurs conventionnées (TER, Transilien) nécessite le maintien d'un cadre social de haut niveau pour tous les salariés du groupe SNCF.

GEODIS entretient un dialogue social permanent et constructif avec ses partenaires sociaux. L'entreprise a

structuré son dialogue social afin de permettre des échanges de proximité efficaces avec les représentants du personnel au niveau local et au niveau européen avec la présence d'un comité européen de concertation (CEC).

Instauré depuis plus de 20 ans, le CEC, instance unique au niveau européen, est un lieu d'échanges et d'information qui assure la représentation des salariés européens de GEODIS. Le CEC permet d'une part de communiquer des informations aux représentants des salariés sur la situation sociale, environnementale, économique et financière et d'autre part, de recueillir leurs observations, propositions ou positions.

Chez Keolis, le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités :

- Un rôle de cohésion et de pacification dans les relations de travail
- Un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

Deux instances d'un périmètre plus large que l'échelle locale existent :

- Un comité de groupe européen, composé de représentants de chaque pays dans lesquels Keolis est implanté en Europe, désignés par les organisations syndicales représentatives par pays. Il se réunit régulièrement pour échanger sur l'ensemble des sujets transnationaux relatifs à la performance commerciale et financière de Keolis, et sur des sujets transverses.
- Un comité de groupe France, composé de représentants désignés par les organisations syndicales représentatives de Keolis. Il se réunit deux fois par an. Cette instance est notamment informée des évolutions réglementaires impactant les relations du travail et l'emploi en France.

Champ d'application

Les politiques ressources humaines couvrent l'ensemble des salariés du groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

Sur les enjeux RH, le directeur des Ressources humaines de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre des politiques correspondantes pour les sociétés ferroviaires. Cette responsabilité incombe aux Présidentes de GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif.

Ils sont tous membres du comité exécutif Groupe.

Sur le périmètre ferroviaire, la direction des Ressources humaines conduit les politiques en lien avec les sociétés. Elle s'appuie dans les territoires et dans les entités sur l'ensemble des acteurs en responsabilité (managers, responsables ressources humaines), ainsi que sur les acteurs en charge de l'accompagnement (correspondants Mixité et correspondants Handicap et emploi, acteurs du recrutement, etc.).

La DRH agit aussi en coordination avec le réseau SNCF Mixité, la Fondation SNCF et l'association LGBT+ de salariés SNCF « GARE! ».

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société. Un comité de pilotage annuel est organisé avec les sociétés pour chaque accord.

Alignement sur des normes tierces

Dans sa politique droits humains, le groupe SNCF s'engage à respecter dans ses activités et dans les pays

où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les dix principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU.

Elle porte notamment les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations
	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur

Le groupe SNCF prend vis-à-vis de tous ses salariés toutes dispositions ayant vocation à promouvoir un environnement de travail sûr et sain, en vue d'assurer leur santé et leur sécurité dans le cadre de leur activité professionnelle.

Dans leur relation contractuelle avec leurs salariés, les sociétés du Groupe veillent à assurer des conditions de travail décentes, ainsi qu'une rémunération juste et équitable au regard des conditions locales ou régionales dans lesquelles s'exercent ses activités. Des études de benchmark sont régulièrement réalisées pour s'assurer que les conditions salariales proposées dans le groupe SNCF soient cohérentes avec celles des autres entreprises.

Le groupe SNCF respecte par ailleurs la liberté d'association, le droit à la négociation collective de tous ses salariés ainsi que leur droit de rejoindre ou non une organisation syndicale. Des informations sont données aux salariés du Groupe sur ses activités et résultats deux fois par an, dans le cadre de communications financières, par communication interne et la publication des rapports annuels et semestriels.

Le Groupe s'engage à promouvoir l'égalité des chances dans les processus de recrutement, et à favoriser la diversité et l'inclusion au travers de chartes, d'accords collectifs et de certifications, en ne tolérant aucune forme de discrimination. Entreprise responsable, citoyenne et engagée, le groupe SNCF a ainsi à cœur de prendre soin de tous ses salariés au quotidien et de veiller au respect de leur dignité.

Conformément aux recommandations émises par l'OIT, le Groupe déploie dans toutes ses sociétés des politiques de formation et d'orientation professionnelle pour garantir l'employabilité et l'évolution professionnelle de ses salariés.

Le groupe SNCF assure à tout salarié ou tiers l'accès à un dispositif d'alerte permettant de signaler à ceux qui ont le pouvoir d'y mettre fin les pratiques non conformes ou illicites dont ils auraient eu connaissance. Toute personne qui l'utilise de bonne foi ne saurait être poursuivie,

Le droit d'association des salariés, le droit syndical, le droit à la négociation, la protection des salariés élus du personnel ou syndiqués, et la non-discrimination syndicale sont garantis par les différents textes internes au groupe SNCF comme par le Code du travail en France dans les articles L2141-1 à L2146-2.

3.1.1.1.3 Droits humains

Objectifs généraux

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est une valeur essentielle du groupe SNCF.

Le Président-Directeur Général de la société nationale SNCF, et Présidentes, Présidents, Directrices Générales et Directeurs Généraux des sociétés du Groupe s'engagent à respecter la politique droits humains du Groupe. Adoptée fin 2023 dans le cadre du plan de vigilance du Groupe, cette politique est portée par SNCF SA. Sa mise en œuvre est déclinée par chacune des sociétés et filiales contrôlées.

sanctionnée ou licenciée de ce fait. La notion de bonne foi ne requiert pas que les faits dénoncés soient par la suite établis, mais qu'ils aient été rapportés sans intention mensongère ou intention de nuire à autrui ou sans recherche de contrepartie financière directe.

Les engagements du groupe SNCF pour les droits humains, s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue. Cette politique pourra faire l'objet de révisions régulières.

Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions ainsi que des mesures prises pour remédier aux impacts négatifs de ces risques dans son Plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017 (n° 2017-399).

Les processus et mécanismes visant à contrôler le respect de ces engagements sont couverts par les trois lignes de maîtrise :

– Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.

– Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.

– L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Champ d'application

La politique droits humains porte des engagements envers les salariés, les clients, les communautés locales et territoriales, et les fournisseurs et sous-traitants. Elle s'applique dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent.

Responsabilité de mise en œuvre

Les Présidents et Directrices de chacune des sociétés, membres du comité exécutif Groupe, sont responsables de la mise en œuvre de la politique droits humains.

La Directrice RSE, membre du comité exécutif Groupe, contribue directement à garantir la mise en œuvre de cette politique au titre du devoir de vigilance.

Alignement sur des normes tierces

À travers la politique droits humains, le groupe SNCF s'engage à respecter dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la

politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer les dix principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable de l'ONU.

3.1.1.1.4 Cybersécurité et protection des données personnelles

Objectifs généraux

Les politiques mises en place visent à garantir la protection des données personnelles et l'intégrité des systèmes d'exploitation.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe
	Risque	• Cyberattaques

La direction Sécurité du numérique définit la politique générale de sécurité des systèmes d'information (PGSSI), assure la cohérence des choix technologiques pour les solutions de sécurité, veille à la conformité réglementaire et normative.

La politique générale de sécurité des systèmes d'information (PGSSI) définit les principes de couverture des risques de sécurité liés aux systèmes d'information du groupe SNCF. La politique pose les principes directeurs permettant de garantir le niveau de sécurité des systèmes d'information selon quatre critères :

- Disponibilité
- Intégrité
- Confidentialité
- Traçabilité (voire de preuve).

Champ d'application

La PGSSI s'applique à l'ensemble des entités et personnes rattachées directement ou contractuellement au groupe SNCF. Elle s'applique également à tous les biens essentiels, ainsi qu'aux biens supports dont le groupe SNCF a la propriété ou la jouissance par contrat.

La politique mise en place par le groupe SNCF s'applique à toutes les zones géographiques où l'entreprise opère.

La PGSSI s'applique à tous les systèmes d'information, y compris les systèmes industriels qu'ils soient d'infrastructure au sol ou embarqués. Ils s'appliquent également aux fournisseurs et prestataires ayant accès physiquement ou logiquement aux systèmes d'information du groupe SNCF, ainsi qu'aux entités engagées dans une démarche de convergence ou de rapprochement avec le groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

La directrice Numérique et transformation de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique cybersécurité pour les sociétés ferroviaires. Cette responsabilité incombe aux Présidentes de GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif.

Ils sont tous membres du comité exécutif Groupe.

Alignement sur des normes tierces

La politique cybersécurité du Groupe est conforme au Règlement général sur la protection des données (RGPD).

Le Groupe a entamé une refonte du corpus documentaire relatif aux politiques de cybersécurité en amont de la préparation des Jeux de Paris 2024. Les travaux visent à intégrer le standard américain NIST dans sa dernière version, ainsi que la norme internationale ISO 27001:2022 sur la sécurité des systèmes d'information afin de mettre en adéquation les règles de sécurité et les activités internationales du Groupe.

3.1.1.2 Procédures de surveillance des politiques en faveur du personnel de l'entreprise

Les procédures de surveillance de ces politiques sont pilotées conjointement et en subsidiarité par les directions métiers de SNCF SA (ex. : direction Ressources humaines pour le périmètre ferroviaire, direction RSE Groupe pour le plan de vigilance) et celles des sociétés du Groupe. L'ensemble de ces enjeux sont portés auprès du comité exécutif du Groupe, soit via les directions métiers de SNCF SA soit via les Présidents des sociétés concernées [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance].

Les procédures de surveillance impliquent un suivi régulier des résultats, de la performance et des audits (par exemple, des audits sécurité).

Selon les politiques, les dispositifs peuvent prévoir des dispositions spécifiques, par exemple :

- Sécurité : les résultats sécurité sont communiqués mensuellement par l'intermédiaire d'un tableau de bord reprenant les différents indicateurs assemblés par la direction Sécurité Groupe
- Égalité professionnelle : dans le cadre de l'accord d'entreprise sur le périmètre ferroviaire, des bilans sont partagés et un comité ad hoc suit la mise en œuvre de l'accord.
- Droits humains : le Groupe s'appuie sur un principe de diligence raisonnable pour s'assurer que sa politique et ses actions en faveur des droits humains soient effectives.

Le plan de vigilance rend compte de la mise en œuvre des actions déployées.

Plus généralement, le dialogue social traite de l'ensemble des enjeux matériels concernant le personnel de l'entreprise et participe à la procédure de surveillance des politiques.

3.1.1.3 Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Santé et sécurité

Les orientations annuelles en matière de santé et sécurité sont construites sur la base de l'actualisation de la cartographie des risques. Elles se nourrissent des actions déjà mises en œuvre dans l'ensemble du Groupe, des retours d'expérience et des résultats d'accidentologie.

La politique santé sécurité du travail est présentée annuellement aux partenaires sociaux dans le cadre de l'Instance Commune Groupe, et partagée aux sociétés.

Ressources humaines

Chaque année, les 34 comités sociaux et économiques (CSE) et l'Instance commune du périmètre ferroviaire sont informés et consultés au titre de la politique sociale de l'entreprise et des conditions de travail et d'emploi.

Dans ce cadre, l'ensemble des éléments nécessaires à l'avis des CSE est communiqué aux représentants du personnel : bilan social, bilan égalité professionnelle, bilan formation, etc.

L'ensemble des dispositions du cadre social applicable aux salariés des sociétés ferroviaires, ainsi que l'ensemble des actions et grandes politiques mises en œuvre sont mis à disposition de tous les salariés du périmètre ferroviaire sur un site interne.

Droits humains

Les sociétés du Groupe intègrent dans leur gouvernance des modalités de dialogue constructif et transparent avec leurs parties prenantes. Ce dialogue vise notamment à évaluer les impacts sur les droits humains dans une démarche de co-construction et d'amélioration continue.

Le plan de vigilance est élaboré en association avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise via :

- Des réunions bilatérales organisées par la direction des Ressources humaines du groupe SNCF
- Le comité de Groupe
- Une présentation dans les comités d'entreprise européens du groupe SNCF et des sociétés Keolis et GEODIS.

[Cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité].

La politique Droits humains est mise à disposition :

- De tous les salariés du périmètre ferroviaire sur un site interne
- De tous les salariés sur les sites publics groupe-sncf.com, GEODIS.com, keolis.com.

Cybersécurité et protection des données personnelles

L'attention portée aux intérêts des parties prenantes est au cœur de l'élaboration des politiques. Dans le cadre de sa politique de protection des données personnelles, le Groupe porte une attention particulière à la protection de la vie privée.

Le Groupe communique via différents canaux sur les politiques, actions et résultats en matière de cybersécurité. Les salariés ont accès à ces informations :

- Sur les sites internes du Groupe

– Via les sites institutionnels : site du groupe SNCF (groupe-sncf.com), sites des sociétés (SNCF Voyageurs, etc.)

Offrir un espace de confiance aux parties prenantes du SI est fondamental. Ainsi, chaque salarié, en fonction de son métier, doit pouvoir accéder à la bonne information et au bon moment.

La Politique Générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) qui en est un élément de référence, est disponible dans la bibliothèque interne de référentiels à disposition des salariés de l'ensemble du Groupe et des entités qui y sont rattachées.

Pour l'ensemble du Groupe, des communications internes sur toutes les politiques relatives aux enjeux matériels de durabilité affectant les voyageurs sont diffusées et relayées par la ligne managériale auprès des équipes en charge de la mise en œuvre. Par exemple, elles relaient la politique sécurité dans le cadre du Programme PRISME, les campagnes de sensibilisation et des formations sur la cybersécurité.

3.1.1.4 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements

Le groupe SNCF dispose d'une politique droits humains détaillée ci-dessus [cf. Politiques concernant le personnel - S1-1]

Le Groupe 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 ainsi que des mesures prises pour remédier aux impacts négatifs de ces risques dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance du 27 mars 2017 (n° 2017-399). [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Cartographie des risques et actions].

Le groupe SNCF, dans le cadre de son engagement éthique s'est doté dès 2011 d'un dispositif d'alerte éthique permettant à tous les salariés ou partie prenante externe 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. La plateforme d'alerte, mise en ligne en 2022, est accessible sur alerteethiquesncf.com, accessible 7j/7, 24h/24. Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international, et est disponible en 12 langues. Le dispositif est décrit dans le plan de vigilance [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Dispositif d'alerte groupe accessible aux salariés et aux tiers].

Mécanismes de contrôle

Le groupe SNCF met en place des mesures de réparation visant à réparer ses impacts négatifs sur les droits humains, tels que :

- Indemnisations et/ou compensations financières en cas de maladies professionnelles [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Synthèse des risques d'atteintes graves – Santé et sécurité des personnes ; SSP4 - Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses].
- Mesures disciplinaires en cas de faits avérés de harcèlement moral, discrimination, agissements sexistes et sexuels, pouvant aller dans les cas les plus graves jusqu'à la radiation ou au licenciement. En matière d'agissements sexistes et sexuels, le Groupe applique une politique tolérance zéro.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Des dispositifs de médiation, d'accompagnement psychologique, de conseil éthique et d'alerte éthique sont mis à disposition des salariés du Groupe.

Comme pour toutes ses parties prenantes, le Groupe s'engage à protéger les informations confidentielles et les données à caractère personnel de l'ensemble de ses salariés.

Dispositions particulières

Le groupe SNCF s'oppose au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales.

Cet engagement est repris dans :

- La politique Droits humains Groupe
- Les chartes éthiques des sociétés ferroviaires, de Keolis et GEODIS.

Le groupe SNCF dispose d'une politique de prévention des accidents du travail. [cf. Politiques concernant le personnel de l'entreprise – S1].

Le groupe SNCF dispose de politiques spécifiques visant à lutter contre les discriminations et le harcèlement, et à promouvoir l'égalité des chances. [cf. Politiques concernant le personnel de l'entreprise – S1].

Ces politiques visent l'ensemble des critères de discrimination tels que prévus par la réglementation : l'âge, l'état de santé, l'appartenance ou non à une prétendue race, l'appartenance ou non à une nation, le sexe, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, la grossesse, le handicap, l'origine, la religion, la domiciliation bancaire, les opinions politiques, les opinions philosophiques, la situation de famille, les caractéristiques génétiques, les mœurs, le patronyme, les activités syndicales, le lieu de résidence, l'appartenance ou non à une ethnie, la perte d'autonomie, la capacité à s'exprimer dans une langue étrangère, la vulnérabilité résultant de sa situation économique, la qualité de lanceur d'alerte, la qualité de facilitateur d'une alerte ou lien avec un lanceur d'alerte.

Pour les sociétés ferroviaires

Le groupe SNCF a été l'une des premières entreprises signataires de la Charte de la diversité en 2004.

Le dernier accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité, signé en novembre 2021, définit des engagements ambitieux pour :

- Accroître la mixité dans les recrutements et la mobilité interne
- Garantir l'égalité dans les parcours professionnels et les politiques de rémunération
- Lutter contre toute forme de violence sexiste et sexuelle au sein de l'entreprise, contre les violences conjugales et intra-familiales
- Sensibiliser et communiquer sur les dispositions de l'accord.

La SNCF est également signataire de la Charte de l'autre cercle qui vise à promouvoir l'inclusion des personnes LGBT+ dans le monde du travail.

Depuis 32 ans, le groupe SNCF œuvre pour l'intégration des salariés en situation de handicap et leur maintien dans l'emploi. Le neuvième accord collectif 2022 – 2024 confirme cette politique volontariste sur le périmètre ferroviaire :

- Favoriser les accès à l'emploi et recruter des personnes en situation de handicap
- Agir en faveur de la formation et des parcours professionnels des travailleurs handicapés
- Créer les conditions du retour à l'emploi et du maintien en emploi
- Mieux prendre en compte les questions du handicap dans la vie personnelle et professionnelle
- Soutenir l'emploi externe de travailleurs handicapés via la politique achat
- Faire des engagements et du plan d'action un objectif partagé.

Les cibles concernent :

- Un taux d'emploi des travailleurs en situation de handicap en progression constante, malgré les fortes contraintes opérationnelles de certains métiers (sécurité)
- Un objectif de recrutement de salariés en situation de handicap atteint et même dépassé
- La réalisation de campagnes de recrutement ciblées.

Les sociétés ferroviaires mènent des actions territoriales et locales en faveur des jeunes issus de milieux défavorisés. Ainsi, elles ouvrent l'accès à ses métiers, dont certains à fortes exigences techniques, aux personnes éloignées de l'emploi et/ou issues des Quartiers Prioritaires des Politiques de la Ville avec des Préparations Opérationnelles à l'Emploi.

Pour Keolis

La politique diversité et inclusion de Keolis, « Promouvoir la diversité et l'égalité professionnelle auprès de nos parties prenantes », contient les engagements suivants :

- Se conformer au droit du travail des territoires dans lesquels Keolis est présent et aux standards internationaux en matière de respect des droits humains et des libertés fondamentales, de non-discrimination, de lutte contre le harcèlement et de promotion de l'égalité professionnelle
- Créer un environnement de travail équitable et inclusif où chaque personne se sent valorisée pour ses compétences sur son poste, son implication et son niveau de performance
- Respecter chaque personne, sa dignité et sa culture dans les limites imposées par les conditions d'hygiène, de sécurité et du règlement intérieur

– Adopter une posture d'ouverture et d'empathie à l'égard de chacun dans son individualité pour comprendre ses attentes et ses besoins

– Promouvoir la diversité et l'égalité professionnelle auprès des parties prenantes.

Pour GEODIS

GEODIS a publié en 2024 sa nouvelle politique de diversité et inclusion. Une charte interne « Action Handicap – Faire partie de l'aventure » a été partagée et sert de référence pour les salariés qui souhaitent agir en faveur de l'intégration des personnes en situation de handicap. Les principaux axes d'action sont les suivants :

- Informer les salariés
- Agir avec les salariés
- Agir avec les partenaires
- Inclure de différentes façons pour contribuer à l'employabilité des personnes handicapées.

Pour les sociétés ferroviaires, les politiques mixité et handicap sont mises en œuvre au moyen d'accords

négociés avec les organisations syndicales représentatives. Ces accords font l'objet d'un bilan annuel.

Les cas de discriminations, lorsque détectés font l'objet d'un traitement décrit notamment au travers du dispositif d'alerte éthique.

3.1.1.5 Alignement sur les instruments internationalement reconnus

Les politiques du groupe SNCF en matière de personnel s'appuient sur les textes internationaux suivants :

- Déclaration universelle des droits humains
- Charte internationale des droits humains
- Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies
- Déclaration sur les principes et droits fondamentaux au travail et les conventions fondamentales de l'Organisation Internationale du Travail (OIT)
- Convention de l'Organisation pour la Coopération et le Développement Économique (OCDE).

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les dix principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Le groupe SNCF publie sa communication sur le progrès chaque année sur le site du Pacte Mondial des Nations unies.

Ces textes sont déclinés dans les politiques internes suivantes :

- Politique droits humains – Groupe
- Chartes éthiques SNCF, Keolis, GEODIS
- Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption et le trafic d'influence du périmètre ferroviaire, de Keolis, de GEODIS
- Conventions collectives appliquées au sein du Groupe
 - La convention collective des transports publics urbains (CCN_3099)
 - La convention collective des transports routiers (CCN_3085)
 - La convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217).

Le droit d'association des salariés, le droit syndical, le droit à la négociation, la protection des salariés élus du personnel ou syndiqués, et la non-discrimination syndicale sont garantis par les différents textes internes au groupe SNCF comme par le Code du travail en France dans les articles L2141-1 à L2146-2.

Le groupe SNCF a renforcé son engagement en matière des droits humains au travers de sa politique droits humains signée en décembre 2023. Dans cette dernière sont repris l'engagement à respecter dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Plusieurs engagements vis-à-vis du personnel sont explicitement pris dans la politique conformément aux recommandations émises par l'OIT, notamment en matière de sécurité, de conditions de travail, de liberté d'association, de droit à la négociation, d'égalité des chances.

Pour les sociétés ferroviaires

Les accords collectifs signés avec les organisations syndicales représentatives déclinent ces textes :

- 9^{ème} accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés (2022-2024)
- Accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité (2021-2024)

Pour Keolis

Keolis s'est doté en 2013 d'un programme de conformité, Kompliance. Il décrit les bons comportements ainsi que ceux qui sont interdits par la loi et par la conception éthique des affaires définie par Keolis.

Ce programme inclut les documents suivants :

- Charte de la relations Fournisseurs
- Code de conduite pour la prévention de la corruption
- Procédure d'alerte professionnel et plateforme d'alerte
- Guide éthique de la conduite des affaires
- Règles de facturation de Keolis.

Pour GEODIS

Les textes internationaux sont déclinés dans les documents suivants :

- Rapport de durabilité
- Politique santé et sécurité
- Éthique & compliance
- Politique RSE
- Charte Éthique
- Code de conduite des partenaires d'affaires.

3.1.2 Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants– S1-2

3.1.2.1 Espaces de dialogue avec le personnel

Aperçu général

Les décisions prises par le groupe SNCF prennent en compte les perspectives des salariés via :

- Le comité d'entreprise européen, réunissant des élus du groupe SNCF et de ses filiales opérant en Europe
- Le comité de Groupe, réunissant des élus du personnel du groupe SNCF opérant en France
- Les 34 CSE des sociétés ferroviaires et l'Instance commune
- Les représentants de proximité dans les établissements
- Les spécialistes des relations sociales de la DRH des sociétés ferroviaires
- Les organisations syndicales
- Les élus du personnel qui siègent au sein des conseils d'administration des sociétés du Groupe, en tant qu'administrateurs salariés. [cf. Rapport de gestion ; Rapport sur le gouvernement d'entreprise].

Chaque année, le contenu de l'agenda social fait l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales représentatives. Le calendrier qui en découle permet ainsi de planifier les négociations et concertations, et de les séquencer d'une manière cohérente et praticable pour les partenaires sociaux.

Le comité de Groupe

Un comité de Groupe est constitué au sein du Groupe formé par :

- Une entreprise dominante, SNCF SA
- Les entreprises qu'elle contrôle implantées en France.

Il s'agit d'une instance d'information et de dialogue n'ayant pas de rôle consultatif. Le comité de Groupe ne se substitue pas aux CSE dans les entreprises du Groupe. Sa création a pour but d'assurer aux représentants du personnel une information plus complète à un niveau supérieur à celui de l'entreprise dans laquelle ces derniers exercent leurs fonctions. Composé de 30 membres, le comité est réuni trois fois par an en session ordinaire.

Le comité d'entreprise européen

Le comité d'entreprise européen du groupe SNCF est constitué de 29 membres, issus des pays suivants : Allemagne : 2, Belgique : 2, Danemark : 1, Espagne : 2, France : 10, Roumanie : 1, Italie : 2, Pays-Bas : 2, Suède : 3, Pologne : 2, Portugal : 1, Norvège : 1.

Il est composé de représentants des salariés des différents pays européens dans lesquels sont implantés des sociétés et/ou des filiales du groupe SNCF :

- Pour GEODIS et Keolis, représentation des pays dans lesquels ces sociétés ont un effectif égal ou supérieur à 150 salariés
- Pour les activités ferroviaires et autres, représentation des pays dans lesquels les sociétés concernées comptent un effectif égal ou supérieur à 100 salariés.

Le but de cette instance est de garantir le droit des salariés à l'information et à la consultation, en réunissant des représentants de salariés issus des sociétés de dimension européenne du groupe SNCF. Cette catégorie regroupe les sociétés sur lesquelles le groupe SNCF exerce son contrôle et qui emploient des travailleurs dans les pays membres de l'UE ou de l'AELE sur un périmètre défini selon des critères.

Les prérogatives du comité d'entreprise européen sont afférentes à un rôle d'information et de consultation portant sur les projets transnationaux (au moins deux états du périmètre du CEE), émanant du groupe SNCF et relatifs à la structuration du Groupe, la stratégie économique et financière des sociétés et filiales en Europe (création, acquisition, fusion, cession des filiales).

Le CEE se réunit deux fois par an en session ordinaire. Si l'actualité le justifie, après accord du président et à titre exceptionnel, une réunion supplémentaire pourra être organisée.

Les CSE – périmètre ferroviaire

La SNCF, composée de ses cinq sociétés ferroviaires et d'un GIE de services internes, dispose d'une architecture dense d'instances représentatives du personnel, intégrant tous ses périmètres dans un maillage complet d'organisation du dialogue social. 34 comités sociaux et économiques (CSE), dont les membres sont élus par les salariés du périmètre qu'ils représentent, couvrent ainsi l'ensemble des personnels. Ces instances de consultation et d'information sont systématiquement saisies des projets économiques, organisationnels et sociaux concernant les salariés de leur périmètre.

Les CSE sont réunis au moins une fois par mois. Ces instances peuvent également organiser des concertations spécifiques de projet, lorsque des transformations particulièrement impactantes pour les conditions de travail des salariés nécessitent d'en débattre plus longuement avec leurs représentants syndicaux, en amont de la consultation.

Les 34 CSE, auxquels participent également des représentants des organisations syndicales, disposent de commissions spécialisées dans les problématiques de santé et de sécurité au travail.

Instance commune – périmètre ferroviaire

Pour matérialiser l'unité économique et sociale des sociétés ferroviaires, et tel que prévu par la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, le groupe SNCF a mis en place par accord collectif une instance de représentation du personnel, supra légale, appelée Instance commune, composée de 34 représentants élus du personnel, désignés par chacun des 34 CSE.

Cette instance est présidée par le DRH Groupe et est réunie plusieurs fois par an. Elle est informée ou consultée sur la marche générale du groupe SNCF, dans ses volets économiques et sociaux. Elle est notamment consultée sur les orientations stratégiques du groupe SNCF et peut formuler des contre-propositions soumises au conseil d'administration de SNCF SA.

Échanges directs en proximité

Des représentants de proximité sont mis en place dans les établissements de production, au plus près des salariés et de leur travail. Ils portent les réclamations des salariés relevant de leur périmètre.

En-deçà des instances, au cœur des établissements, des spécialistes des relations sociales sont formés en ce sens et animés en réseau par la direction des Relations sociales. Ils gèrent le dialogue social au quotidien.

Les organisations syndicales, qui sont l'un des piliers de l'édifice du dialogue social, disposent de moyens concrets pour tenir leur rôle, conformément au droit syndical fixé dans le Statut des relations entre les sociétés SNCF et leurs personnels : locaux à disposition, autorisations d'absence, heures de délégation, etc.

3.1.2.2 Principes clés : suivi et animation du dialogue

Responsabilités en matière de dialogue avec le personnel de l'entreprise

Pour les sociétés ferroviaires, le directeur des Relations sociales occupe la fonction de responsable fonctionnel de ces processus d'interaction avec les salariés et leurs représentants. Il s'agit d'une fonction spécifique qu'il occupe à temps plein.

Au sein de GEODIS, le DRH Groupe, membre du comité exécutif de GEODIS, occupe cette fonction.

Chez Keolis, le directeur des Relations sociales occupe la fonction de responsable fonctionnel de ces processus d'interaction avec les salariés et leurs représentants. Il est rattaché à la DRH.

Accords d'entreprise

Pour les sociétés ferroviaires

La négociation collective est organisée selon les termes d'un accord d'entreprise, lui-même fruit de la négociation avec les organisations syndicales représentatives, qui l'ont toutes signé.

Plusieurs accords garantissent le respect des droits humains au sein des sociétés ferroviaires :

- L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2021-2024

- L'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2022-2024

- Signé en 2017, un accord collectif relatif aux moyens de communication modernisés mis à la disposition des organisations syndicales du groupe SNCF permet notamment aux salariés d'accéder aux sites internet des fédérations syndicales à partir d'un poste informatique

connecté au réseau d'entreprise. Les organisations syndicales, CSE et instance commune sont autorisés à s'adresser aux salariés en utilisant la messagerie professionnelle.

Pour GEODIS

Des accords ont été signés en France sur l'exercice du droit syndical, notamment chez Distribution & Express, European Road Transport et Global Contract Logistics.

Pour Keolis

Le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités : il joue un rôle de cohésion et de pacification dans les relations de travail ; c'est également un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

Deux instances d'un périmètre plus large que l'échelle locale existent :

- Comité de groupe européen, composé de représentants de chaque pays dans lesquels Keolis est implanté en Europe, désignés par les organisations syndicales représentatives par pays. Il se réunit régulièrement pour échanger sur l'ensemble des sujets transnationaux relatifs à la performance commerciale et financière de Keolis, et sur des sujets transverses.
- Comité de groupe France, composé de représentants désignés par les organisations syndicales représentatives. Il se réunit deux fois par an. Cette instance est notamment informée des évolutions réglementaires impactant les relations du travail et l'emploi en France.

Mesure de l'efficacité du dialogue avec le personnel de l'entreprise

Pour les sociétés ferroviaires

En 2024, le dynamisme du dialogue social a conduit à la signature de plusieurs accords, qui renforcent le socle social :

- Un accord sur les mesures d'accompagnement RH pour les 50 000 salariés mobilisés pendant les Jeux de Paris 2024
- Un accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels
- Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire
- Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits.

Au-delà de ces accords, des mesures de progrès social liées à la rémunération et aux recrutements ont pu être mises en place à la suite de tables rondes avec les représentants du personnel. Ces accords sont détaillés dans la partie dans la suite du rapport [cf. Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4].

Chaque année, le groupe SNCF mène une enquête auprès de ses salariés, le baromètre « C'est à vous ». En 2024, le taux de participation des salariés s'élève à 75% des personnes interrogées (+ 5 points par rapport à 2023).

Les indicateurs d'engagement et de qualité de vie au travail sont en nette progression avec respectivement 74/100 (+5,4 points par rapport à 2023) et 77/100 (+2,8 points). Les salariés de la SNCF, toutes catégories et toutes sociétés confondues, sont plus nombreux à se déclarer confiants et/ou motivés (48%, +4 points par rapport à 2023).

Les salariés de l'ensemble des sociétés se montrent positifs au sujet du soutien par les managers et les collègues (84% et 88% de satisfaction), de l'utilité et de l'intérêt du métier (84% des salariés estiment que leur travail a du sens) et de l'esprit d'équipe et l'ambiance de travail (85% de satisfaction).

Pour GEODIS

Les Métiers Distribution & Express et European et Road Network, qui représentent la majorité de l'effectif en France, ont signé des accords relatifs au dialogue social afin d'organiser le bon déroulement de l'exercice du droit syndical et de faire des organisations syndicales de véritables partenaires et acteurs de ce dialogue social.

Prise en compte des populations susceptibles particulièrement exposées

Le groupe SNCF sollicite les canaux suivants pour connaître les points de vue de ses effectifs susceptibles d'être particulièrement vulnérables.

Via les représentants du personnel des CSE

Les membres de la délégation du personnel au CSE peuvent intervenir dans le cadre des procédures d'alertes suivantes :

- L'alerte en cas d'atteinte aux droits des personnes
- L'alerte en cas de danger grave et imminent
- Le droit d'alerte en cas de risque grave pour la santé publique ou l'environnement
- Le droit d'alerte économique
- Le droit d'alerte sociale.

Le CSE se tient une fois par mois.

Via les représentants du personnel du CEE

Le CEE se tient à une fréquence bimensuelle.

Via les comités de suivi paritaires

La protection et l'attention particulière à l'égard des populations susceptibles de subir des discriminations sont matérialisées notamment par deux accords collectifs d'entreprise : l'un sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la mixité, l'autre sur l'emploi des salariés en situation de handicap.

Ces deux accords portent des politiques et mesures en faveur de ces populations. Chacun prévoit un comité de suivi paritaire réunissant ses signataires, qui évalue régulièrement la mise en œuvre concrète des mesures qu'ils contiennent.

Ces deux accords font l'objet d'une renégociation tous les trois ans, permettant de cranter les progrès, de se doter d'ambitions accrues, et d'intégrer dans le nouveau texte les évolutions du contexte, notamment légal et réglementaire, ainsi que les nouveaux enjeux émergents liés aux problématiques traitées.

Via les salariés

Les salariés sont interrogés chaque année, via le baromètre interne d'entreprise « C'est à vous », sur différents volets de leurs conditions de travail au sens large (relations avec le management, rémunération, connaissance des politiques, etc.). Ce baromètre contient des questions spécifiques aux différents types possibles de discriminations (liées à l'âge, au sexe, à l'orientation sexuelle, à l'origine ethnique, à la conviction religieuse, au handicap, etc.). Les réponses des salariés permettent de consolider une évaluation de l'efficacité des politiques d'entreprise en matière de lutte contre les discriminations.

Les salariés témoins ou victimes d'actes discriminatoires ou plus largement problématiques en termes d'égalité de traitement, ont accès à un dispositif d'alerte éthique. Ils

peuvent par ce biais signaler des situations qu'ils pensent anormales, et le cas échéant, une enquête pourra être diligentée. Des précisions à ce sujet sont disponibles dans la suite du rapport [cf. Processus de réparation des impacts négatifs – S1-3] ou dans le rapport de vigilance [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Dispositif d'alerte groupe accessible aux salariés et aux tiers].

Les salariés handicapés bénéficient également d'un rendez-vous par an avec un correspondant de la mission Handicap & emploi.

3.1.3 Processus de réparation des impacts négatifs - S1-3

3.1.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale

Le groupe SNCF est engagé à garantir un environnement de travail où les droits humains sont respectés.

Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur ses effectifs s'appuient sur les mécanismes de signalement et de réclamation de l'entreprise via :

- Le dispositif d'alerte éthique
- Le dialogue social
- Le suivi des indicateurs relatifs aux accidents et incidents de sécurité.

Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et d'apporter des solutions, et le cas échéant des mesures de compensation adéquates afin de réparer les impacts négatifs.

Les suites de ces signalements font l'objet de synthèse ou de scénario de risques anonymisés qui sont partagés avec les différentes instances de l'entreprise. Ils contribuent aux mises à jour des cartographies des risques, et participent à une démarche d'amélioration et d'apprentissage continu.

Canaux disponibles

Plusieurs canaux sont à disposition des salariés pour faire part des potentiels impacts négatifs :

- Le canal managérial est encouragé et mis en place par l'entreprise : écoute directe, expression des salariés.
- Le canal des représentants du personnel, dont des référents thématiques, est mis en place par l'entreprise conformément aux exigences du code du travail : risques psychosociaux, harcèlement sexuel.
- Le réseau de prévention pluridisciplinaire (médecins du travail, préventeurs, pôle de soutien psychologique) : l'entreprise dispose de ses propres médecins du travail et gère directement le suivi des visites médicales obligatoires, à l'initiative de l'employeur et à celle du salarié.
- Le canal d'alerte, via la plateforme d'alerte, est mis en place par l'entreprise via des outils digitaux accessibles à tous les salariés.

Toutes ces remontées font l'objet d'un traitement adapté par l'entreprise.

Dispositif d'alerte

Le dispositif d'alerte éthique mis en place par le groupe SNCF dans le cadre de son engagement éthique permet 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.

À ce titre, le dispositif permet de recueillir les signalements portant sur des thématiques liées aux travailleurs. Selon la projection sur la base du reporting des alertes Groupe

2024 sur les deux premiers quadrimestres, deux alertes sur trois reçues par la direction Éthique Groupe en 2024 portent sur des allégations relatives au capital humain (harcèlement moral ou sexuel, discrimination, etc.).

Par ailleurs, les syndicats et les CSE jouent un rôle clé dans le dialogue social au sein du groupe SNCF. Ils offrent aux employés une plateforme formelle pour exprimer leurs préoccupations concernant notamment les conditions de travail, la charge de travail, l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle, ainsi que les questions de rémunération. Ces instances sont régulièrement consultées et impliquées dans les discussions sur l'amélioration des conditions de travail. Les CSE sont réunis tous les mois, avec un ordre du jour élaboré conjointement avec le secrétaire de l'instance qui est un représentant du personnel. Les organisations syndicales sont reçues dans le cadre d'audiences sur leur demande ou dès lors qu'elles enclenchent une démarche de concertation immédiate pouvant déboucher sur un conflit. L'entreprise rencontre à son initiative les organisations syndicales sur tous les sujets inscrits à l'agenda social annuel concerté.

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

La disponibilité des différents canaux est assurée par :

- La formation régulière des managers sur l'égalité professionnelle, les discriminations, le respect de la charte éthique
- L'animation du dialogue social et la tenue des instances
- Le médecin du travail
- La mise à disposition de la plateforme d'alerte éthique 24h/24, 7j/7.

Le dispositif d'alerte a fait l'objet dès son lancement de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise. Le dispositif d'alerte et sa documentation sont ainsi accessibles via le site internet du Groupe, accessible en interne et aux parties prenantes externes.

Des canaux spécifiques sont mis à disposition des salariés des sociétés ferroviaires :

- L'application My Etic, déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels
- L'intranet dédié à l'éthique
- L'intranet « mes avantages sociaux », mis en place en novembre 2024.

Des campagnes d'information sur le dispositif sont également relayées chaque année dans les différentes communications du Groupe à destination des salariés : les newsletters, affichages, et les réunions d'information. En 2024, dans le cadre de l'Ethics Day, une table ronde était dédiée au dispositif d'alerte et accessible à tous les salariés du Groupe, et des extraits sont accessibles en replay sur l'intranet.

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le [site internet du Groupe](#) 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris celles situées à l'international, et est disponible en 12 langues, assurant ainsi une large couverture linguistique et géographique.

La direction de l'Éthique Groupe met également à disposition des salariés une ligne téléphonique et une adresse électronique dédiées. Elles permettent d'apporter des conseils et des informations aux salariés concernant notamment le dispositif d'alerte.

La procédure d'alerte éthique qui définit les modalités de recueil et de traitement des alertes est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Elle est portée à la connaissance des salariés et annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi rigoureux.

Au sein de la du groupe SNCF, la DEG a été mandatée pour recevoir et traiter les alertes reçues. Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs. Depuis 2023, la DEG s'appuie également sur un réseau de référents Alertes désignés par chacune des sociétés pour le recueil, le traitement et le reporting des alertes du Groupe.

La direction de l'Éthique Groupe communique annuellement sur la globalité des signalement éthiques reçus et traités aux bornes du Groupe, via les canaux d'alertes éthiques ouvertes aux salariés et aux tiers. Ce bilan annuel est publié sur le site du Groupe.

Elle s'appuie sur :

- Les données de la plateforme d'alerte éthique
- Un reporting des alertes recueillies par chacune des grandes sociétés remonté auprès de la DEG, mis en place à compter de 2023.

La direction de l'Éthique Groupe partage l'évolution du management des alertes et le bilan consolidé des alertes auprès :

- Des instances dirigeantes, notamment le comité exécutif Groupe, les comités exécutifs de chaque société, le CNRG & RSE du conseil d'administration
- Des partenaires sociaux : concertations bilatérales annuelles avec les organisations syndicales représentatives sur le dispositif d'alertes dans le cadre de la présentation du plan de vigilance, présentations annuelles au comité de Groupe et au comité d'entreprise européen.

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

L'efficacité du dispositif d'alerte est assurée par divers moyens.

Des procédures formalisées et actualisées

La procédure d'alerte éthique du groupe SNCF a été mise à jour en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, telles que la loi et le décret Wasserman en application de la directive UE de 2019. Elle explicite également les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, liées au déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne. Elle précise les conditions de recevabilité des alertes et de protection des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

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

3.1.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions par le personnel

Depuis 2022, le groupe SNCF mesure le niveau de connaissance et de confiance du dispositif d'alerte par les

salariés au travers de l'enquête interne annuelle Baromètre « C'est à vous ».

La connaissance du dispositif d'alerte au sein du périmètre ferroviaire s'est ainsi améliorée significativement en 2024 : 80% des répondants connaissent désormais le dispositif (vs 51 % en 2022 et 64% en 2023). Parmi eux, 83% ont exprimé avoir confiance dans le dispositif d'alerte.

En outre, en 2024, 87 % des répondants ont le sentiment que s'ils remontaient un traitement injuste lié à une discrimination, le signalement serait pris en considération par le Groupe (vs 81 % en 2022 et 84% en 2023).

Le groupe SNCF dispose de politiques visant à protéger les individus contre les représailles pour l'utilisation de ces canaux de signalement. Ces mesures sont décrites dans la procédure d'alerte éthique Groupe et intégrées dans les règlements intérieurs des sociétés ferroviaires.

Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

Cette protection est assurée notamment :

- À titre préventif, par des rappels réguliers par le référent Alerte des sociétés auprès des référents Alertes des entités de son périmètre qu'aucune mesure de représailles ne sera tolérée, quelle que soit la forme qu'elle pourrait prendre, et ce même si l'alerte s'est révélée infondée ou si les faits n'ont pas pu être établis, dès lors qu'elle a été lancée de bonne foi.

- Par la faculté, toujours rappelée au lanceur d'alerte, dès lors qu'il considère être victime de représailles, de pouvoir saisir le Référent Alerte Société/Entité, le DRH ou encore le directeur de l'Éthique Groupe.

- Par le rappel du principe de protection des lanceurs d'alerte de bonne foi dans les rapports d'enquêtes de la DEG.

Conformément à l'article 6-1 de la loi Sapin II, cette protection contre d'éventuelles représailles s'applique également :

- Aux facilitateurs entendus au sens de ladite loi comme toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif ayant aidé le lanceur d'alerte à effectuer son signalement

- Aux personnes physiques en lien avec le lanceur d'alerte et risquant de faire l'objet des mesures susmentionnées

- Aux entités juridiques contrôlées pour lesquelles il travaille ou avec lesquelles il est en lien dans un contexte professionnel

- Aux personnes ayant témoigné de bonne foi à propos de faits constitutifs d'un délit ou d'un crime dont elles ont eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions.

Toute violation de ces mesures de protection peut entraîner des mesures disciplinaires ou des poursuites judiciaires, conformément aux lois applicables.

3.1.4 Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4

3.1.4.1 Plan d'action et présentation d'actions clés concernant les impacts matériels

3.1.4.1.1 Santé et sécurité

Plan d'action pour le périmètre ferroviaire

Le plan d'action comprend trois orientations prioritaires pour les salariés des sociétés ferroviaires en France pour l'année 2025 :

- Développer et ancrer la culture sécurité
 - Intégrer les sept caractéristiques de la culture de sécurité
 - Amplifier et consolider la transformation de la culture sécurité
 - Appropriation et ancrage des « Règles qui sauvent »
 - Standards et routines managériales
- Poursuivre les actions de prévention vis-à-vis des principaux risques transverses
 - Le risque amiante
 - Le risque de heurt, le risque électrique et le décret Sécufer
 - Les outrages et atteintes aux personnes
 - Le risque routier
 - Le risque chimique et autres procédés cancérogènes
 - Les risques liés aux cheminements
 - La prévention des troubles musculosquelettiques
 - Le risque radon
 - Les risques liés à l'adaptation au changement climatique
- Protéger la santé mentale des salariés
 - La prévention des conduites addictives
 - La prévention des risques psychosociaux.

Périmètre et horizon temporel

Ces orientations sont adaptées au sein de chaque société ferroviaire, en fonction des métiers et du contexte local. Elles définissent également les principales priorités permettant de tendre vers un taux de fréquence de 11 à horizon 2026 sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France.

Réparation

Les actions clés mises en œuvre par l'entreprise visent à :

- Permettre le repositionnement du salarié vers un poste adapté à sa situation de santé (repositionnement vers des postes à plus faibles expositions, formations, etc.)
- Renforcer l'accompagnement par le pôle médical et d'action social de l'entreprise
- Adapter l'environnement de travail du salarié.

Ressources allouées

Les actions en déclinaison de ces orientations générales sont suivies par les porteurs de risques de la direction Sécurité Groupe et des sociétés ferroviaires avec l'aide d'acteurs d'un large réseau pluridisciplinaire : experts, ergonomes, personnels et médecins du service de Prévention et de santé au travail, addictologues, pôle de soutien psychologique (PSP), membres des commissions santé, sécurité et conditions de travail, ARPRAT et GPRAT (animateurs et groupes de prévention du risque alcool et autres psychotropes), Inspection générale Sécurité, direction des Audits de sécurité et directions Juridiques.

Compte tenu de la nature sensible de ces données, le Groupe ne communique pas les ressources financières actuelles.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Actions clés pour le périmètre ferroviaire

Développer et ancrer la culture de Sécurité

Les sept caractéristiques de la culture de sécurité sont intégrées à toutes les actions menées par les salariés au quotidien :

- L'engagement et l'implication de tous dans une vision commune de la sécurité : responsabilisation de tous les salariés, coopération favorisée, animation et communication favorisant l'implication.
- Le leadership Sécurité : exemplarité et présence terrain des managers, formations renforcées.
- La culture Juste qui favorise la remontée d'informations : chartes de libération de la parole, analyses d'accidents pour amplifier la remontée et le traitement des précurseurs, situations dangereuses et quasi-accidents du travail, valorisation des comportements exemplaires.
- L'organisation apprenante et la culture interrogative : analyses des événements santé et sécurité pour en tirer tous les enseignements et mettre en œuvre des mesures de prévention adaptées pour éviter que l'accident ne se produise ou ne se reproduise.
- L'équilibre entre prescription et adaptation : respect des « règles qui sauvent », le briefing, la vigilance partagée ou la mise en œuvre du « Stop & Go », formations et sensibilisations.

– La conscience partagée des risques : gestion proactive de la sécurité par l'identification et l'évaluation des risques, la mise en place de mesures de prévention adaptées, mise en qualité des documents uniques d'évaluation des risques professionnels (DUERP).

– L'attention portée aux barrières et aux Facteurs Organisationnels et Humains.

L'évolution de la culture de sécurité s'est d'abord appuyée sur la démarche de transformation managériale de la santé et sécurité au travail (TMSST), déployée depuis septembre 2018 au sein des sociétés ferroviaires. 100% des établissements ou entités assimilées ont bénéficié du déploiement de la démarche. Elle a permis de former l'ensemble des 15 000 managers de la cible.

En 2023, dans la continuité de cette première démarche, SNCF Voyageurs a fait le choix de promouvoir la « Visite Comportementale de Sécurité » (VCS), d'abord à titre expérimental dans 17 établissements. L'objectif est de parler de la « sécurité du terrain » avec les salariés pour favoriser le changement des comportements vis-à-vis des risques du quotidien. La VCS permet ainsi d'identifier les comportements sûrs et à risques et leurs activateurs pour faire progresser la vigilance de chacun.

L'ancrage de la démarche de TMSST, principalement axée sur la mise en œuvre du « savoir voir – savoir dire » et des dialogues sécurité, se poursuivra en 2025. Chez SNCF Voyageurs, l'expérimentation VCS sera élargie et déployée dans l'ensemble des activités.

En 2024, le P.-D.G. du groupe SNCF a explicitement fixé cet objectif en demandant de mettre en place, dans chaque société ferroviaire, un programme de présence active du management opérationnel. Il s'agit d'observer les salariés dans l'exercice de leur métier afin d'éveiller la conscience du risque chez chaque opérateur, et sa claire

compréhension qu'il est responsable de sa propre sécurité.

La consolidation et l'actualisation de la démarche de transformation managériale et le déploiement de méthodes renouvelées pour mener des tournées terrain et visites sécurité comme la visite comportementale sécurité (VCS) sont des enjeux forts pour 2025 qui s'appuieront principalement sur :

- L'engagement et l'exemplarité de toute la ligne managériale
- Les formations au « savoir voir – savoir dire » et à la VCS, et l'accompagnement des managers
- Le réseau et le rôle des promoteurs des différentes démarches, et consultants internes.

La stricte application des règles qui sauvent reste une priorité pour 2025.

Elles comprennent cinq règles communes ainsi que des règles spécifiques propres à chaque société, en cohérence avec l'exposition à des risques particuliers.

Au cours des six années de mise en œuvre, plusieurs sociétés ont fait évoluer leurs « règles qui sauvent » spécifiques afin de les améliorer, de mieux couvrir certains risques particuliers ou de favoriser leur ancrage.

Plus récemment, des ajustements ont pu être réalisés sur les règles communes. Un travail sera conduit avec l'ensemble des sociétés ferroviaires afin de s'interroger sur la nécessité d'ajuster ces règles, pour optimiser les messages et accentuer leur impact, favoriser leur assimilation et leur bonne application. Il s'agit par exemple de positiver les consignes pour favoriser les comportements sécuritaires, de visibiliser davantage les conséquences des accidents dans les pictogrammes, de créer un contexte favorisant l'assimilation des règles.

L'ensemble des démarches permettant d'observer les comportements (tournées terrain, « savoir voir - savoir dire », visites comportementales de sécurité) devront contribuer à l'atteinte de cet objectif, en favorisant la conscience des risques et en valorisant les comportements sûrs et les initiatives positives, tout en s'assurant de leur applicabilité.

Les briefings et les points « cinq minutes » devront aussi veiller à ce que les règles soient comprises et respectées, en s'appuyant sur les retours d'expérience.

« Appliquer et faire appliquer les règles qui sauvent » est un standard PRISME qui s'impose à l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires.

Cinq autres standards sécurité sont applicables aux sociétés ferroviaires, éventuellement complétés par des standards propres à chaque société :

- Le briefing et le debriefing
- La résolution structurée de problème
- La tournée terrain
- Le Point cinq minutes et le management visuel
- Les J+1 et M+1.

Ces standards seront reconduits dans chaque société en 2025, en lien avec leurs orientations et démarches propres.

La mise en œuvre des standards doit en particulier être l'occasion :

- D'instaurer des dialogues sécurité
- De valoriser la performance en matière d'accidentologie du travail, que ce soit par la reconnaissance des comportements sûrs ou la valorisation des bonnes pratiques

- De sensibiliser les équipes aux risques inhérents à leurs activités
- De partager l'avancement des actions de prévention.

L'objectif 2026 de disposer de 30% de sauveteurs secouristes du travail dans les équipes opérationnelles et 10% dans les équipes fonctionnelles, est réaffirmé. Cette action fait l'objet d'une collaboration entre la direction Sécurité Groupe, les services médicaux et les sociétés ferroviaires, y compris les acteurs RH.

Poursuivre les actions de prévention vis à vis des principaux risques transverses

En application des principes généraux de prévention, les actions prioritaires sont celles qui consistent à éviter le risque, par la suppression soit du danger, soit de l'exposition à celui-ci.

Cette prévention primaire oriente les actions des sociétés ferroviaires et contribue à réduire durablement l'accidentologie au travail. Cette attitude proactive s'appuie sur la bonne connaissance et l'analyse des risques, soit au travers de l'accidentologie et des retours d'expériences, soit grâce à l'identification des précurseurs par la remontée des situations dangereuses et des quasi-accidents.

La suppression des risques est un objectif commun à toutes les sociétés. Il se traduit par une analyse des situations et l'adaptation des activités au plus près du terrain.

Les principales actions portent sur :

– Le Risque Amiante : réduction du patrimoine amianté, formation, certification d'établissements et mise en conformité des opérations, mesures de prévention, recherche d'amiante avant intervention, contrôle du niveau d'empoussièrement, briefings, enrichissement des retours d'expérience et processus J+1, opérations de sensibilisation et conscience du risque. [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Synthèse des risques d'atteintes graves – Santé et sécurité des personnes ; SSP4 - Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses].

– Le risque de heurt, le risque électrique et le décret Sécufer : mise en œuvre du décret Sécufer pour le risque de heurt au 1er octobre 2024, préparation du volet « Risque électrique » du décret Sécufer en 2025, formation des salariés.

– Les outrages et atteintes aux personnes. Les conditions d'exercice des métiers au contact des clients évoluent dans un climat de violence qui tend à se dégrader, modifiant directement les sujets de conflictualité et d'exposition au risque au quotidien pour les salariés. La suspension temporaire de l'utilisation des caméras-piétons pour les salariés de la relation client de SNCF Voyageurs depuis octobre 2024 engage à poursuivre d'autres actions de prévention éprouvées, comme les formations aux postures sûreté et la mise en œuvre des cinq postures essentielles.

– Le risque routier, lors des déplacements en service et des trajets domicile-travail : animation, communication et sensibilisation pour une plus grande prise de conscience de ce risque potentiellement mortel, avec une attention particulière portée sur les engins de déplacement personnel motorisés, organisation des journées de la sécurité routière, réécriture des règles d'utilisation des véhicules routiers prévue en 2025.

– Le risque chimique et autres procédés cancérigènes : cartographie des produits cancérigènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR) et autres procédés cancérigènes au sein des sociétés à la suite de la

parution du décret n°2024-307 du 4 Avril 2024. [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

– Les risques liés aux cheminements : suppression du risque à la source, en lien avec la remontée des situations dangereuses et la promotion des quais-accidents du travail.

– La prévention des troubles musculosquelettiques (TMS), qui représentent les deux tiers des maladies professionnelles reconnues par la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire (CPRPF). La prévention des TMS passe d'abord par un diagnostic des situations de travail à risque, puis par une intervention sur les facteurs favorisant les troubles musculosquelettiques en privilégiant les mesures de prévention collective :

- En 2025, avec l'aide de la direction de la Recherche et du réseau Synapses, analyse des situations de travail à risque (solicitations biomécanique, postures, etc.) avec des technologies innovantes (caméras) afin d'obtenir une meilleure compréhension des mécanismes qui expliquent leur présence.
- Chez SNCF Voyageurs, la démarche « ErgoMat » portée au sein des technicentres consiste à positionner l'ergonomie en prévention des risques : actions ergonomiques qui visent à modifier les situations de travail afin de réduire les contraintes.

En parallèle, le travail d'appropriation des concepts d'exosquelettes afin de réduire les contraintes de travail sera porté en veillant à leur utilisation adaptée.

Ces différents travaux seront conduits en pluridisciplinarité avec le service de prévention et de santé au travail. En cohérence avec le plan triennal de lutte contre la sédentarité portée par les services médicaux, les actions permettant la réduction de la sédentarité seront conduites dans l'ensemble des sociétés avec pour objectif de mieux informer et sensibiliser les salariés aux conséquences de la sédentarité.

La direction Sécurité et le réseau des préventeurs, la CPRPF et l'action sociale seront impliqués dans la mise en œuvre d'actions concrètes, par le biais du comité de pilotage national de la prévention et des comités de pilotage territoriaux pilotés par les Services médicaux.

Plusieurs activités ou sociétés portent des démarches de préparation des équipes, réveil musculaire et séances d'échauffement ou techniques d'optimisation des potentiels. Ces démarches consistent à promouvoir la préparation des équipes avant les séances de travail.

– Le risque d'exposition Radon des salariés au sein des établissements recevant des travailleurs : campagnes de mesures radon en 2022, 2023 et 2024 sur plus d'un millier de bâtiments, complétées par des campagnes d'expertises techniques, en particulier pour les bâtiments dont les mesures initiales étaient supérieures à 1000 Bq/m³. Les actions en suppression ou en réduction de risque conduites en 2024 seront poursuivies en 2025, que ce soit la mise en œuvre d'actions correctives simples (optimisation des systèmes de ventilation par exemple) ou la réalisation de travaux plus importants par SNCF Immobilier à la demande des sociétés, à la suite des préconisations faites dans le cadre des expertises techniques.

– Les risques liés à l'impact du changement climatique : mise en place en 2023 d'un groupe de travail sur ce volet. Ce groupe de travail, pluridisciplinaire et coanimé par la direction Sécurité et la DRH Groupe, en lien avec la direction RSE Groupe et les sociétés, a notamment pour mission d'identifier les principaux risques pour les salariés, de déterminer les pistes d'actions associées et

une stratégie d'information et de mobilisation des acteurs. Ses travaux ont débuté en 2024 avec un travail de veille réglementaire, l'identification des principaux risques, ainsi que la conduite de benchmarks internes et externes. Les travaux de ce groupe de travail se poursuivront en 2025, en particulier pour partager les bonnes pratiques et planifier des actions en fonction des besoins communs qui seront identifiés.

Protéger la santé mentale des salariés

Dans un contexte de forte transformation de l'entreprise dans un monde concurrentiel plus ouvert, associé à de nouvelles organisations du travail, le groupe SNCF est attentif à la santé mentale de ses salariés. Les actions poursuivies en 2025 s'inscrivent dans la feuille de route gouvernementale, en privilégiant deux axes principaux de travail :

- La prévention des conduites addictives
- La prévention des risques psychosociaux (RPS).

En 2025 débiteront en complément les réflexions sur la promotion de la formation Premiers secours en santé mentale (PSSM) et le protocole de premiers secours psychologiques (protocole SIX'C / 6C ©).

Le groupe SNCF est signataire de la charte « ESPER » proposée par la Mission interministérielle de lutte contre les drogues et les conduites addictives. Elle s'engage à renforcer la dimension collective de la politique de prévention en plaçant la prévention des conduites addictives et la promotion de la santé en milieu de travail au cœur du dispositif.

– Poursuite en 2025 des actions de prévention des conduites addictives, qu'elles soient liées à des consommations ou à des comportements, en les portant au-delà des risques alcool et produits psychoactifs (addiction aux écrans par exemple).

– Actualisation de la politique de prévention des conduites addictives en 2025.

– Organisation d'une journée Prévention et santé au travail en 2024 et 2025, déclinée dans les territoires sous l'impulsion des comités de pilotage territoriaux : mobilisation de tous les acteurs du milieu professionnel, information et sensibilisation de l'ensemble des salariés aux risques liés aux conduites addictives, liens au sein des réseaux locaux de la prévention, notamment entre ligne managériale et service médical.

Une nouvelle démarche de prévention des RPS est déployée depuis janvier 2024, coconstruite par la DRH Groupe, les sociétés ferroviaires et la direction Sécurité.

Cette nouvelle démarche vise à mieux prévenir et mieux traiter les RPS, et améliorer le bien-être au travail des salariés, en apportant plus de simplicité, d'efficacité et de lisibilité. Elle permet, grâce aux données RPS recueillies dans le baromètre « C'est à Vous » :

- De disposer d'une première évaluation du risque RPS
- De mettre en place un accompagnement adapté au niveau du risque
- D'intégrer une logique globale de prévention des RPS.

Première année de déploiement du nouveau dispositif, l'année 2024 constitue une année de référence. Un retour d'expérience en fin d'année 2024 a permis d'identifier les points d'amélioration pour porter les axes d'évolution 2025. La démarche sera consolidée en 2025, avec pour objectif commun d'abaisser le nombre d'entités ayant un niveau élevé de RPS. Deux leviers sont ainsi identifiés : la mise en qualité et l'ancrage de la démarche.

Grâce aux éléments recueillis, une mise en qualité de la démarche va permettre d'améliorer le processus en intégrant les retours terrain des préventeurs des sociétés. En 2024, des évolutions ont été apportées à la plateforme sécurité au travail (PST). Un nouvel outil d'évaluation complémentaire des RPS a également été développé et mis à disposition des établissements.

Un travail de fond est engagé sur la montée en compétence des préventeurs, des RH et des managers concernant la prévention des RPS. Pour les professionnels de la prévention, il s'agit de consolider la mise en œuvre des nouveaux processus, et des nouveaux gestes métiers. Cette professionnalisation des préventeurs et acteurs RH s'effectuera par des formations et des accompagnements, comme la mise à disposition de e-learning et des temps d'échanges entre pairs notamment sur les bonnes pratiques.

Pour les managers, il s'agira principalement de mieux appréhender les RPS et mieux maîtriser leur prévention grâce aux outils mis à disposition.

Préserver la santé mentale des salariés ne peut être efficacement réalisé qu'en pluridisciplinarité. Les liens étroits tissés entre les fonctions RH, Sécurité et prévention et services de prévention de santé au travail devront impérativement se traduire par la mise en œuvre d'actions communes au niveau des établissements et des territoires.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Plan d'action

Chez GEODIS, l'approche santé et sécurité, structurée autour de trois piliers, est déclinée dans les métiers et régions et inclut :

- Une démarche de prévention pour maintenir la vigilance des salariés et parties prenantes face aux dangers dans leur environnement : outils, engins, produits toxiques ou dangereux, etc.
 - L'accent mis sur la formation, pour ancrer cette culture de santé sécurité et tendre vers le zéro accident. La sécurité routière, les gestes et postures dans les entrepôts, font partie des sessions récurrentes.
 - La mise en place de points sécurité quotidiens avec les équipes avant la prise de poste ; des visites terrains régulières pour recueillir le retour des salariés, développer les bonnes pratiques et corriger les écarts.
 - La prévention des risques psychosociaux, des addictions avec la mise à disposition de lignes d'écoutes et d'accompagnement psychologique disponibles 24h/24 gérées par des prestataires spécialisés. Ce dispositif est gratuit, indépendant et strictement confidentiel.
- Les actions mises en œuvre sont déployées et suivies par :
- Le réseau santé et sécurité, animé par la direction Santé sécurité, elle-même rattachée à la directrice du Développement durable, membre du comité exécutif.
 - Le réseau sûreté, animé par la direction de la Sûreté, rattachée au directeur des Ressources humaines, membre du comité exécutif.
- Cette organisation s'appuie sur un réseau d'experts santé, sécurité et sûreté chargés de partager les retours d'expériences et de faire évoluer les pratiques.

Actions clés

Aux États-Unis, le concours Topgun destiné aux caristes est organisé dans toutes les lignes de métiers. Ce challenge interne porte notamment sur les conditions et les normes de sécurité liées à la conduite et la manutention des chariots élévateurs. Il renforce et nourrit

chaque année la culture de prévention des risques chez des caristes, l'un des métiers les plus exposés aux dangers dans les entrepôts.

En France, plus de 280 personnes de l'activité Global Contract Logistics sont formées à la conduite de visites comportementales de sécurité (VCS). Près de 2 500 visites ont été réalisées en 2024. Des programmes LEAN focalisés sur certaines opérations communes à de nombreux sites telles que le sanglage des palettes, le filmage automatique ou le dépilage de palettes ont permis de réduire les risques de blessures et d'améliorer l'ergonomie au poste de travail.

La semaine sécurité, organisée en octobre 2024 a renforcé cette culture avec des ateliers ludiques tels que chasses aux risques, des escape games et des jeux. 5 300 salariés ont participé à cette édition.

European Road Network a déployé le programme global de prévention des risques professionnels intitulé Roadcare. Le dispositif comprend notamment un système d'informatique embarquée qui évalue et améliore les comportements de conduite des chauffeurs (sécurité, écoconduite, etc.). En 2024, dans le cadre de ce programme, les équipes de l'activité Chimie ont participé à un tour de France des agences afin de rappeler les règles de sécurité liées au risque chimique auprès des sédentaires, opérateurs, mécaniciens et de la direction.

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Pour Keolis, les actions réalisées en 2024 en matière de santé et sécurité sont :

- Certification ISO 45001 pour Keolis Bordeaux, Dijon et Rennes
- Déploiement du programme IMPACT dans la majorité des entités
- Création des réflexes qui sauvent conducteurs

Et les actions prévues pour 2025 :

- Formation de 300 managers à la culture sécurité
- Kit outils et formation ISO 39001 et 45001
- Lancement du processus certification pour la Branche Territoires (ISO 39001) et la Branche (IDF45001).

3.1.4.1.2 Évolution des carrières

Plan d'action pour le périmètre ferroviaire

Le groupe SNCF offre une multiplicité de parcours professionnels, avec 150 métiers, permettant tout au long de la carrière de changer de poste, de métier, de société. Le plan d'action sur l'évolution des carrières comprend les actions suivantes :

- Mise en œuvre de l'accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, signé en 2024
- Mécénat de compétences, pour des missions courte ou longue durée.

Les objectifs :

- Offrir un cadre commun aux sociétés pour
 - Assurer la fluidité et l'équité des parcours professionnels
 - Faciliter l'accès à la formation et la mobilité interne, quels que soient les métiers.
- Améliorer les conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences.
- Engager et faire contribuer les salariés aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion du groupe

SNCF, reconnaître l'implication des salariés, valoriser l'expérience de mécénat de compétences.

Périmètre

Ces actions s'appliquent aux salariés des sociétés ferroviaires en France.

Horizon temporel

Les actions issues de l'accord signé en 2024 se dérouleront sur la période de trois ans.

Les actions de mécénat se sont déroulées en 2024 et se poursuivront courant 2025 et au-delà pour toutes celles qui le nécessitent et qui auront débuté courant 2025.

Ressources allouées

Les Agences territoriales de la mobilité (ATM) sont présentes sur l'ensemble du territoire. Elles regroupent des conseillers mobilité, professionnels de l'accompagnement, qui sont situés au plus près du terrain. Chaque ATM est dirigée par un Directeur, et constituée d'une équipe de Conseillers mobilité (CM). Experts de la mobilité et de la relation humaine, les CM ont obtenu pour la plupart une certification du Conservatoire national des Arts et métiers (CNAM) dans le domaine de l'accompagnement en évolution professionnelle. Les conseillers mobilité informent, orientent, développent et soutiennent pour concrétiser les projets professionnels des salariés.

La Fondation du groupe SNCF accompagne ses associations partenaires dans la durée, avec des soutiens pluri-annuels, sous différentes formes :

- Financièrement : en 2024, 4 020 855 € ont été versés auprès de 544 projets associatifs dont 62% directement au cœur des territoires,

- Par du mécénat de compétences, court et long.

Présents dans chaque région, les Correspondants Fondation accompagnent les associations au plus près de leurs réalités et besoins. Ils définissent avec elles de nouvelles missions de mécénat de compétences qui seront systématiquement proposées aux salariés SNCF. 126 associations proposent ainsi des missions en mécénat de compétences.

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses actions, la Fondation SNCF respecte et fait grandir quotidiennement ses principes de conformité et d'éthique afin de s'assurer de la bonne utilisation des fonds et actions auprès des bénéficiaires. Elle est l'une des premières signataires de la Charte de Déontologie du mécénat d'entreprise, portée notamment par France Générosités, Le Don en Confiance, le CFF, Admical et l'Institut Ideas.

Actions clés pour le périmètre ferroviaire

Gestion des carrières

La gestion prévisionnelle des emplois accompagne les parcours de l'ensemble du personnel dans une démarche sociale responsable. L'objectif est que chaque salarié puisse avoir un parcours professionnel sur l'ensemble de sa carrière au sein du groupe SNCF.

Des dispositifs de formation tout au long de sa vie professionnelle, des dispositifs d'aide à la transition, un réseau de gestionnaires de carrières et la transparence dans la possibilité d'évolution (qu'elle soit géographique, fonctionnelle ou promotionnelle avec une bourse à l'emploi interne) sont autant d'outils déployés et renforcés. À cet égard, des agences de mobilité territoriale internes accompagnent les salariés, notamment lors des mobilités professionnelles subies.

L'accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels vient renforcer ces dispositifs, avec :

- Un socle de règles communes : un référentiel de compétences unique, des règles communes de reconnaissance de diplôme

- Des aides financières pour aider à se développer ou à se reconverter : co-financement de certaines formations soutenant le projet professionnel du salarié, prime pour les salariés se reconvertissant dans les métiers en tension nécessitant une formation d'au moins trois mois

- Des mesures pour faciliter la mobilité interne : aides à la mobilité vers les territoires et emplois en tension, aides au logement, modulation des aides en fonction de la composition de la famille, publication des offres de postes sur la bourse interne

- Des informations facilement accessibles aux salariés pour les aider à choisir leur parcours : baromètre des emplois, dispositifs promotionnels présentés sur l'intranet

- Un accompagnement humain et personnalisé, par les managers, par les tuteurs et formateurs, par l'interlocuteur RH unique sur les sujets de carrière, par les agences territoriales de mobilité.

Ces nouveaux dispositifs assurent un pilotage de l'emploi plus transparent, plus équitable pour les salariés et plus ancré dans les territoires, qui renforce le dialogue.

De plus, le groupe SNCF veille à :

- Valoriser et renforcer la fidélisation des salariés en communiquant sur le package social et leurs avantages sociaux : accès à des services de médecins spécialistes, action sociale, aide au logement, etc.

- Améliorer le cadre social et la promesse employeur SNCF. En 2024, deux accords structurants ont été signés : un premier sur l'accompagnement des seniors et un second sur le déploiement d'une protection sociale complémentaire.

- Améliorer les conditions d'exercice des métiers, via des actions catégorielles concrètes portées par les sociétés, ainsi que des mesures sur l'organisation du temps travail (forfait jour, télétravail).

Le mécénat de compétences

Le groupe SNCF promeut depuis 2013 le mécénat de compétences sur le temps de travail :

- Pour des missions courtes d'un à 10 jours par an. En 2024, 1 953 salariés se sont impliqués auprès des 126 associations partenaires de la Fondation SNCF, grâce à l'action des 12 correspondants Fondation en région.

- Pour des missions de longue durée, entre six mois et deux ans, avec un renouvellement possible d'un an depuis la loi d'avril 2024. En 2024, 163 personnes ont été engagées, dont 81 nouvelles personnes, auprès d'une des 36 associations partenaires de la Fondation.

L'association partenaire de la Fondation dispose ainsi de ressources compétentes pour mener ses projets à bien. Le salarié découvre un nouvel environnement de travail, développe de nouveaux savoir-faire et savoir-être au contact de personnes et d'organisations nouvelles, qu'il met à profit au sein du groupe SNCF. L'entreprise ancre et valorise son engagement sociétal, renforce ses liens territoriaux et développe les compétences de ses salariés.

Dans le cadre de l'accord sur le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels, les missions de mécénat de compétences engendrent un impact fort auprès des associations et au sein de l'entreprise. Les répercussions sont visibles sur l'engagement des salariés

sur leur propre emploi, en termes de développement des compétences, d'ouverture à l'autre, de fierté de ce qu'ils ont réalisé, accompli, de reconnaissance vis-à-vis de leur entreprise et cela infuse progressivement auprès du collectif. Cette fierté d'appartenance à l'entreprise encourage la fidélisation des salariés. Ces conséquences ouvrent ainsi de nouvelles opportunités aux salariés qui se sont engagés auprès des associations partenaires.

Les liens développés localement entre les salariés engagés, les associations bénéficiaires du mécénat et leurs parties prenantes sur le territoire concerné contribuent également à renforcer l'ancrage territorial du groupe SNCF et sa proximité avec les problématiques locales et les acteurs engagés et impactés.

Les compétences développées lors des missions de mécénat sont reconnues par le groupe SNCF depuis janvier 2024. Elles peuvent ainsi être validées par leurs managers lors de l'entretien individuel annuel et être utilisées dans leurs recherches de poste ou d'emploi.

Le lien Nation-armée

Le groupe SNCF est partenaire de la défense nationale pour assurer le transport et la sécurité des personnes et des biens. Elle a signé en 2024 :

- Avec la Garde nationale : un avenant à la Convention de soutien aux politiques de réserve, à destination des salariés policiers réservistes opérationnels

- Avec la direction générale de la Sécurité civile et de la gestion de crise (DGSCGC), une convention cadre au bénéfice des salariés sapeurs-pompiers volontaires.

Ces deux conventions étendent à ces salariés les dispositions internes de maintien de salaire et de droits associés lors de leurs périodes d'engagement.

Ces actions s'inscrivent dans le programme SNCF&moi, qui a vocation à développer l'engagement des salariés. Elles répondent à la loi de programmation militaire 2024-2030, qui vise à doubler les effectifs de la réserve en France. Ces actions visent à soutenir les salariés des sociétés ferroviaires qui s'engagent dans la protection du pays, pour la sécurité et la protection de tous, en conciliant leur mission de réserviste ou de volontaire et leur activité professionnelle.

Pour fédérer les centaines de réservistes et volontaires dans ses rangs, le groupe SNCF a soutenu l'initiative portée par son référent Défense de créer fin 2023 l'Association nationale des cheminots réservistes (ANCR). Par un arrêté du 29 mars 2024, le ministre des Armées a attribué à l'ANCR la qualité de « partenaire de la réserve citoyenne de défense et de sécurité » afin que ses adhérents puissent se regrouper et disposer d'un espace d'échanges et de partages autour de valeurs communes.

L'histoire du groupe SNCF est intimement liée à celle de la nation. En 2024, l'entreprise est devenue mécène du GIE Mission Libération. Elle s'associe ainsi au programme commémoratif 2024-2025 du 80e anniversaire des débarquements, de la libération de la France et de la victoire.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Chez GEODIS, la gestion des talents est conçue pour développer les compétences des salariés et les retenir au sein de l'entreprise. Des outils globaux, comme la gestion des performances, les revues des talents, la planification des successions, la formation et le développement, sont déployés pour asseoir le processus et répondre ainsi aux besoins de rétention des équipes.

Gérer les performances des salariés par le biais d'échanges réguliers, dont l'entretien annuel de performance, contribue à une écoute mutuelle active, à

l'alignement des objectifs avec la stratégie et à la reconnaissance des performances.

GEODIS soutient l'évolution de ses salariés à tous les échelons, en établissant des revues de talents et des plans de succession, et en privilégiant les initiatives locales de parcours certifiants ou diplômants.

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Keolis accompagne ses salariés dans leur évolution de carrière, sur les compétences liées à leur métier et sur leurs connaissances du secteur de la mobilité (transition énergétique, digital, nouvelles mobilités, etc.). Pour cela, plusieurs dispositifs existent pour attirer, intégrer et accompagner chaque salarié dans son développement :

- L'Institut Keolis : un organisme de formation interne, certifié Qualiopi, composé de cinq agences régionales au plus proche des filiales. Il propose une offre de plus de 350 programmes de formation disponibles pour l'ensemble des salariés en France et à l'international.

- La pépinière Keolis : un programme destiné à former des jeunes diplômés aux métiers de l'exploitation, de la maintenance, du marketing et du mass transit. Les parcours, d'une durée de 12 à 24 mois, partagés entre périodes d'enseignements pratiques et d'immersions en France et à l'étranger afin de permettre aux futurs managers de mieux appréhender les métiers du transport. Au total, 30 pépins sont intégrés chaque année au sein de Keolis.

- Keolis Campus Mobilités : un centre de formation d'apprentis (CFA), dédié aux métiers de la conduite des transports en commun sur route pour former les conducteurs, en interne et en apprentissage.

- Keolis entretient également des relations privilégiées et durables avec des écoles partenaires. En France, il s'agit notamment l'ENTPE (École de l'aménagement durable des territoires), l'ESTACA (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile) et l'université de Cergy, qui proposent des formations en lien avec les métiers et les enjeux de Keolis.

3.1.4.1.3 Diversité, inclusion, égalité professionnelle

Plan d'action pour le périmètre ferroviaire

Pour les sociétés ferroviaires en France, le plan d'action en faveur de la diversité, de l'inclusion et de l'égalité professionnelle est déployé dans le cadre de :

- L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2021-2024

- L'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2022-2024

- La charte de l'Autre cercle signée en 2023

- La charte de la Diversité signée en 2004, avec 32 autres entreprises pionnières.

Le plan d'action inclut les actions suivantes :

- Favoriser les recrutements de femmes, travailleurs handicapés et de jeunes issus de milieux défavorisés

- Former et sensibiliser en interne pour favoriser l'inclusion

- Améliorer les conditions de travail

- Garantir l'équité dans les parcours professionnels et de rémunération

- Animer des réseaux internes : SNCF Mixité, Gare !

Résultats attendus

- Augmenter l'attractivité des métiers ferroviaires auprès des femmes, par la mise en visibilité de salariées SNCF. Les politiques de recrutement ciblées pour les femmes

peuvent à moyen terme diminuer les tensions de salariés sur certains métiers.

- Permettre aux femmes salariées du groupe SNCF des chances d'évolutions de parcours et de rémunérations égales à celles des hommes.
- Accroître la mixité au travers d'actions visant à sensibiliser les responsables de l'entreprise, à disposer de données quantitatives pour une prise en charge des enjeux mixité plus effective et proposer des accompagnements ciblés.
- Réduire les discriminations à l'embauche par une politique volontariste visant à une égalité des chances pour les travailleurs en situation de handicap.
- Améliorer les conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences.
- Mieux comprendre les obstacles à une évolution professionnelle égale des salariés en situation de handicap. L'objectif est de disposer des données pour orienter plus efficacement les politiques de lutte contre les discriminations.
- Décentraliser les processus de recrutements et mettre en place d'une politique de recrutement pro-active, pour des embauches moins discriminatoires. Ces actions visent à un renforcement de la mixité sociale au sein de l'entreprise.
- Étendre de manière volontariste un droit à une population initialement non bénéficiaire pour un traitement égalitaire des familles homoparentales masculines.

Périmètre

Ces actions couvrent les salariés des sociétés ferroviaires en France.

Horizon temporel

Les horizons temporels couverts sont les suivants :

- Pour les actions liées à l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité : 2021 à 2024
- Pour les actions liées à l'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés : 2022 à 2024
- La charte de l'Autre cercle a été signée en 2023 pour une durée de trois ans.

Les deux accords cités ci-dessus sont en cours de renégociation. Celle-ci a démarré en 2024, par la mise en place de bilatérales. La table ronde conclusive aura lieu en 2025 avec en cible une signature d'accord en 2025.

Ressources allouées

Dans les sociétés ferroviaires, des ressources dédiées sont allouées à la mise en œuvre des actions liées à l'inclusion des travailleurs handicapés. Une équipe de 30 correspondants au sein de la mission Handicap et Emploi accompagne les 7 000 bénéficiaires et œuvre pour faciliter leur quotidien.

Le réseau mixité au sein des sociétés ferroviaires regroupe une soixantaine de personnes actives.

Depuis 2021, sous pilotage de la DEG, un référent prévention harcèlement sexuel d'entreprise a été désigné au sein de chacune des sept sociétés du Groupe. Ces référents animent un réseau d'interlocuteurs et échangent sur les bonnes pratiques de prévention et de traitement du harcèlement sexuel en entreprise. Deux référents prévention harcèlement sexuel siègent également dans chacun des 33 comités sociaux économiques, soit 66 référents au lieu des 33 prévus par la loi française.

Dans l'accord sur l'égalité professionnelle, le groupe SNCF dédie un budget annuel d'un million d'euros à des actions complémentaires de soutien au développement de la mixité. Il subventionne, au travers des correspondants Mixité, en collaboration avec les activités et métiers, des réalisations non financées par d'autres budgets et ne relevant pas des obligations légales. Ces réalisations améliorent les conditions de travail des femmes (améliorations techniques, du cadre de vie ou favorisant le bien vivre ensemble).

Plus de cinq millions d'euros par an sont consacrés à des aménagements de postes pour les travailleurs handicapés.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs sur le périmètre ferroviaire

En 2024, les actions prises pour prévenir et atténuer les pratiques discriminatoires, les disparités économiques, la mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion sur ses effectifs sont les suivantes :

- Favoriser le recrutement de femmes
 - Visuels et vidéos avec des femmes sur des métiers techniques
 - Campagnes de recrutement ciblées vers les femmes
 - Programme « Les Potentielles » pour présenter les métiers du groupe SNCF aux jeunes et déconstruire les stéréotypes de genre.
 - Favoriser le recrutement de travailleurs handicapés, avec des campagnes de recrutement ciblées sur les travailleurs handicapés
 - Favoriser le recrutement de jeunes issus de milieux défavorisés, en ouvrant l'accès à ses métiers, dont certains à fortes exigences techniques, aux personnes éloignées de l'emploi et/ou issues des Quartiers prioritaires des politiques de la ville avec des préparations opérationnelles à l'emploi
 - Formations et sensibilisations :
 - Un module e-learning obligatoire « Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels » pour l'ensemble des salariés du groupe SNCF a été dispensé sur les années 2023 et 2024. En 2024, il a été suivi par 108 935 salariés et le taux d'avancement global est de 73,86%.
 - La formation de l'ensemble des comités de direction au sujet de mixité, via le dispositif « Mixité en jeu »
 - La participation au DuoDay : accueil d'une personne en situation de handicap pour la découverte des métiers, événement dans lequel le groupe SNCF s'est engagé depuis six ans
 - Des sensibilisations régulières sur le handicap auprès de tous : comités de direction, médecins, managers, responsables des ressources humaines, représentants du personnel, salariés, via des webinaires, un guide et une plaquette incitative à la déclaration de handicap
 - Partenariat avec GARE!, l'association des salariés LGBT+ du groupe SNCF.
 - Améliorer les conditions de travail.
- Par exemple, la démarche OptiMixte est mise en place dans les établissements. Elle est composée de deux questionnaires : un pour les salariés et un pour les entités opérationnelles, ainsi que d'un jeu optionnel inspiré du jeu Tous SNCF. Cette démarche recueille les données des

établissements et la perception des salariés sur la base de ces cinq thèmes :

- Améliorer l'environnement de travail
- Favoriser l'accueil et l'intégration des femmes
- Garantir l'égalité entre les femmes et les hommes dans les parcours professionnels
- Lutter contre toute forme de sexisme
- Favoriser l'équilibre entre vie professionnelle et personnelle.

Grâce à ces éléments, des entités opérationnelles similaires peuvent se comparer entre elles et mettre en place un plan d'action simple et adapté.

Chaque salarié handicapé bénéficie d'un rendez-vous par an avec un correspondant de la mission Handicap & emploi. Une cellule de maintien dans l'emploi (CME) propose des solutions le plus en amont possible pour accompagner des situations difficiles.

- Équité dans les parcours professionnels
- L'analyse annuelle des écarts de rémunération femmes-hommes
- L'accompagnement des carrières et mentorat de salariés par le réseau SNCF Mixité
 - Proposer à ses membres des opportunités de rencontres, d'échanges et de partage d'expérience et de prise de recul.
 - Permettre aux membres de s'exprimer et de contribuer à la réflexion collective sur des enjeux business du groupe SNCF.
 - Accompagner les femmes et les hommes du réseau dans leur parcours professionnel en leur donnant accès à des conseils d'expert et en les encourageant à développer leur potentiel.
 - Mettre en avant ses membres en valorisant leurs qualités professionnelles et personnelles.
- Des services d'accompagnement social pour faciliter la conciliation entre vie professionnelle et personnelle, avec en 2024 deux nouvelles indemnités financières pour la garde à domicile et la garde en crèche
- Depuis 2024, le congé de naissance, de paternité et d'accueil de l'enfant est ouvert aux familles composées de deux pères, au-delà de ce que prévoit la loi en France
- En 2024, la réalisation d'une enquête sur l'évolution professionnelle des salariés en situation de handicap.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Plan d'action

Le plan d'action et les actions clés de GEODIS en faveur de l'inclusion des travailleurs handicapés repose sur la charte interne « Action Handicap – Faire partie de l'aventure » et inclut les actions suivantes :

- Informer les salariés : GEODIS s'engage à organiser au minimum une action ou un événement annuel au sein de ses différents métiers et régions pour faire évoluer les représentations sur le handicap et lever les préjugés.
- Agir avec les salariés : l'objectif est d'offrir aux salariés qui le souhaitent les outils et les ressources nécessaires pour devenir « correspondants handicap » et ainsi promouvoir auprès des autres salariés la politique Handicap de GEODIS. Lancé en 2020, ce réseau appelé IN compte 53 salariés membres volontaires à travers le monde.
- Inclure de différentes façons pour contribuer à l'employabilité des personnes handicapées : GEODIS s'engage à faciliter les candidatures des personnes en

situation de handicap. Une mention sur les offres d'emploi rappelle qu'elles sont ouvertes à toute personne reconnue travailleur handicapé. Des aides technologiques, comme du matériel ergonomique, et des adaptations dans le contenu ou le format des formations sont également mises en place.

Plan d'action et actions clés de Keolis

Plan d'action

Le plan d'action de Keolis en faveur de la diversité et de l'inclusion a pour objectifs de :

- Favoriser le recrutement de femmes
- Former et sensibiliser
- Améliorer les conditions de travail.

L'objectif de féminisation fixé est à horizon 2030.

Actions clés

Les actions suivantes ont été déployées en 2024 :

- **Mixité :**
 - Programme de mentorat interne entre femmes
 - Campagnes de recrutement ciblant les femmes
 - Partenariats avec des partenaires associatifs sensibilisant les jeunes lycéennes aux opportunités des métiers proposés par Keolis (conduite et mécanique notamment)
 - Organisation du travail permettant une prise en compte des spécificités (maternité)
 - Réalisation d'audits GEEIS portant sur l'égalité femme-homme dans plusieurs filiales de Keolis chaque année
 - Campagnes de recrutement ciblant l'ensemble des profils dit « issus de la diversité ».
- **Handicap**
 - Présence au salon « Hello Handicap », qui a donné lieu à plus de 300 candidatures et plusieurs entretiens professionnels réalisés en 2023
 - Participation au DuoDay pendant la semaine européenne pour l'emploi des personnes handicapées : en 2024, 29 duos ont été formés au sein de 15 entités. Cette journée permet aux personnes en situation de handicap de participer à la vie professionnelle du métier de leur choix.

3.1.4.1.4 Dialogue social

Plan d'action et actions clés pour le périmètre ferroviaire

Le plan d'action consiste à suivre les processus définis avec les représentants du personnel :

- La négociation d'accords collectifs
 - Ponctuels : sur l'organisation du travail et les compensations pendant les Jeux de Paris 2024
 - Qui consolident le socle social, sur les thèmes de la pénibilité, des frais de santé, de la prévoyance, du maintien de salaire, du forfait mobilités durables, du pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels, de la négociation annuelle obligatoire
- La tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise
- La formation des managers pour faire vivre un dialogue social de qualité.

Périmètre

L'animation du dialogue social se fait selon les instances

- Pour les salariés des sociétés ferroviaires en France
- Pour les salariés du groupe SNCF en France et en Europe

Horizon temporel

L'animation du dialogue social se déroule selon les périodicités définies pour chacune des instances, [cf. Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants – S1-2].

Ressources allouées

Le groupe SNCF alloue chaque année des crédits d'heures utilisés par les délégués et les représentants du personnel. Ces salariés peuvent également bénéficier d'un congé de formation économique, sociale et syndicale.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Chez GEODIS, le dialogue social diffère selon les pays. 11 des 17 filiales en Europe sont dotées d'un comité d'entreprise composé de représentants de salariés. Des conventions collectives portant sur différents sujets peuvent être négociées, s'appliquant à l'ensemble des salariés ou à certaines catégories de salariés. Il implique les représentants des salariés sur ces différents périmètres.

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Chez Keolis, le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités :

- Il joue un rôle de cohésion et de pacification dans les relations de travail
- C'est un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

3.1.4.1.5 Droits humains**Plan d'action et actions clés**

Concernant les droits humains, le plan d'action et les actions clés pour gérer les impacts négatifs et les risques sur le personnel de l'entreprise est détaillé dans les plans d'actions précédents :

- Plan d'action et actions clés sur la santé et la sécurité
- Plan d'action et actions clés sur l'évolution des carrières
- Plan d'action et actions clés sur la diversité, l'inclusion et l'égalité professionnelle
- Plan d'action et actions clés sur le dialogue social.
- Le plan d'action Droits humains est également détaillé dans le plan de vigilance.

3.1.4.1.6 Cybersécurité et protection des données personnelles**Plan d'action**

Le plan d'action se rapportant à la politique vise à :

- Sensibiliser et former au sein de l'organisation
- Participer à des initiatives sectorielles pour améliorer la sécurité et la protection des données
- Renforcer la gouvernance de la sécurité des systèmes d'information
- Veiller en permanence sur l'évolution des modalités d'attaques déployées contre les organisations en France et à l'international.

Résultats attendus

Les données personnelles des salariés traitées par le groupe SNCF et l'intégrité des systèmes d'exploitation

sont protégées, préservant ainsi la réputation et la sécurité des personnes.

Périmètre

Le plan d'action porte sur toutes les sociétés et dans tous les pays où le Groupe opère.

Horizon temporel

Les actions de sensibilisation et de formation se poursuivent.

Ressources allouées

Les éléments financiers relatifs au plan d'action sur la cybersécurité sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Actions clés**En matière de cybersécurité**

Le pilotage de la sécurité des SI du groupe SNCF s'appuie sur un principe de gouvernance lié aux risques métiers. Il s'agit d'identifier les menaces et de déployer des mesures de maîtrise en fonction :

- Des besoins de sécurité propres aux SI
- Des besoins émis par les métiers liés aux enjeux business auxquels ils doivent faire face.

Le groupe SNCF inscrit également la sécurité de son SI dans un dispositif de gestion de la sécurité. Ce dispositif standardisé met en œuvre une démarche d'amélioration continue et de pilotage par les risques.

Quatre activités principales sont identifiées dans cette démarche :

- Identifier, évaluer et réviser les risques de sécurité SI portant sur les biens essentiels
- Sélectionner et mettre en œuvre les mesures appropriées pour maîtriser ces risques, qu'elles soient préventives ou correctives
- Contrôler l'efficacité et l'efficience des choix de sécurité SI effectués dans une optique d'amélioration continue, notamment via des indicateurs et tableaux de bord appropriés
- Améliorer les mesures de couverture des risques, sur la base de l'évolution des menaces et des retours d'expériences obtenus.

À ces activités s'ajoute une activité transverse récurrente : piloter le dispositif et l'améliorer. L'ensemble de ces démarches contribue à la juste utilisation des ressources et mesures employées pour assurer la couverture optimale des risques.

Cette gouvernance par les risques inventorie les actifs du patrimoine informationnel et établit les menaces auxquelles ils sont soumis de manière à :

- Guider les objectifs de sécurité cyber que se fixe l'entreprise

- Porter à la connaissance des responsables les risques cyber les concernant

- Orienter les choix de mesures de sécurité SI permettant de couvrir les risques sécurité cyber.

En matière de protection des données personnelles

Les actions du Groupe ont pour objectif de sensibiliser et former les salariés pour promouvoir une culture de sécurité et de protection des données au sein de l'organisation et leur transmettre les bons réflexes numériques de protection et vigilance à adopter. Les actions de sensibilisation ont vocation à être pérennisées dans le temps.

Au sein des sociétés ferroviaires :

– Sensibilisations et formations sur les aspects réglementaires (RGPD), sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien : modules de e-learning, exercices tests. Les e-learning « Les 10 cyberreflexes » et « RGPD » sont obligatoires pour l'ensemble des salariés. À fin 2024, 107 000 salariés ont été sensibilisés.

– Participation à des initiatives sectorielles françaises et internationales visant à améliorer la sécurité et la protection des données : participation et contribution aux groupes d'experts sectoriels du Campus Cyber en France et au niveau européen, dans les groupes de réflexion sur la normalisation comme l'initiative UNIFE, CER, EIM, CISO Forum for railways.

Il est envisagé de rendre les modules d'e-learning accessibles à toutes les filiales du Groupe, y compris les plus petites filiales.

Chez Keolis, un plan de sensibilisation à la cybersécurité à destination des salariés est déployé. Il vise à améliorer les réflexes et les bonnes pratiques de tous dans les activités quotidiennes. Il comprend des campagnes de « phishing », des ateliers de sensibilisation sur des thématiques spécifiques et des e-learning mis à disposition sur la plateforme interne de formation.

Chez GEODIS, la feuille de route de protection des données et actifs inclut des actions de sensibilisation :

– La protection des actifs et la promotion de la cyberculture via la sensibilisation régulière des utilisateurs, premiers acteurs de la sûreté de l'entreprise, grâce à des formations ou des campagnes de simulation d'attaque. Plus de 30 000 utilisateurs sont ainsi entraînés chaque mois.

– Des procédures et exercices de crises permettant d'adresser les incidents majeurs éventuels avec plus de sérénité.

3.1.4.2 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Le groupe SNCF met en place des mesures visant à réparer ses impacts négatifs sur ses effectifs, tels que :

– Indemnisations et/ou compensations financières en cas de maladies professionnelles [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Synthèse des risques d'atteintes graves – Santé et sécurité des personnes ; SSP4 - Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses].

– Mesures disciplinaires en cas de faits avérés de harcèlement moral, discrimination, agissements sexistes et sexuels, pouvant aller dans les cas les plus graves jusqu'à la radiation ou au licenciement. En matière d'agissements sexistes et sexuels, le Groupe applique une politique « tolérance zéro ».

Chez GEODIS, les mesures visant à réparer ses impacts négatifs sur ses effectifs comprennent :

– La mise en place de points sécurité quotidiens avec les équipes avant la prise de poste, des visites terrain régulières pour recueillir le retour des salariés, développer les bonnes pratiques et corriger les écarts.

– La bonne articulation entre vie personnelle et vie professionnelle à travers les accords d'entreprise (égalité professionnelle, qualité de vie au travail).

– La prévention des risques psychosociaux, des addictions avec la mise à disposition de lignes d'écoutes et d'accompagnement psychologique disponibles 24h/24 gérées par des prestataires spécialisés. Ce dispositif est gratuit, indépendant et strictement confidentiel.

3.1.4.3 Mesure de l'efficacité des actions

Santé et sécurité

Les différentes évaluations et expositions aux risques seront portées à la connaissance des salariés et des collectifs concernés. La conscience partagée des risques favorise la vigilance partagée et l'intervention lorsqu'une situation à risque est identifiée.

L'évaluation des risques professionnels constitue une étape cruciale de la démarche de prévention en santé et sécurité au travail. L'identification, l'analyse et l'évaluation des risques permettent de définir les actions de prévention pertinentes les plus appropriées pour éviter l'accident. La démarche de prévention des risques professionnels s'inscrit dans le cadre d'un processus dynamique.

Les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la protection de la santé des salariés sont réévaluées régulièrement et adaptées pour tenir compte des contextes opérationnels changeants. Le Document unique d'évaluation des risques professionnels est l'outil de référence pour retranscrire les éléments clés de cette démarche d'évaluation.

L'approche par les risques permet de mettre en œuvre des actions de prévention pour éviter que l'évènement redouté ne se produise, par la suppression ou l'atténuation des différents risques identifiés puis évalués. Elle peut s'appuyer sur la méthode des nœuds papillons.

Cette méthode consiste en une représentation arborescente des chemins de causes et de conséquences possibles autour d'un évènement redouté :

– À gauche, des chemins de causes pouvant amener à l'évènement redouté

– À droite, des conséquences potentielles de l'évènement

– Sur les branches, des barrières de sécurité du système, techniques et/ou procédurales, pouvant agir sur la probabilité d'occurrence de l'évènement redouté côté « causes » ou sur la gravité de ses effets côté « conséquences ».

En amont de l'évènement redouté, les barrières ont pour rôle de prévenir la survenue de l'ER. En aval de l'ER, elles ont pour rôle de stopper la propagation des conséquences ou d'en limiter les effets sur les cibles et enjeux exposés.

Combattre les risques à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité.

Les quasi-accidents du travail (QAT) sont en particulier une source d'apprentissage précieuse. Depuis 2023, la démarche d'identification et de traitement des QAT a été portée par l'ensemble des sociétés ferroviaires. En 2024, près de 10 000 QAT ont été remontés et analysés.

La remontée de ces précurseurs de toute situation à risque et leur traitement rapide sont encouragés en « libérant la parole », en lien avec la démarche Juste & Équitable et les chartes de libération de la parole déployées au sein des sociétés ferroviaires.

L'efficacité de la politique sécurité et des actions de prévention est mesurée au travers des indicateurs santé sécurité du travail, et des analyses statistiques approfondies.

Chez Keolis

Afin de mesurer l'efficacité des actions mise en place, Keolis suit de manière annuelle des indicateurs en lien avec les différentes thématiques, soit :

- Taux de Fréquence des accidents du travail
- Taux de Gravité des accidents du travail

- Part des salariés travaillant sous un système de management sécurité certifié selon l'ISO 45001 ou 39001
- Nombre de conventions de partenariat avec les forces de sécurité intérieure.
- Part du chiffre d'Affaires ayant mis en place des actions de prévention et lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles.

Diversité et inclusion

Pour le périmètre ferroviaire

L'accord Égalité professionnelle Femmes-Hommes fait l'objet d'un bilan annuel. Un comité de pilotage annuel est organisé avec les sociétés pour suivre l'avancement de la mise en œuvre de l'accord. Le bilan est présenté au comité stratégique Égalité Femmes-Hommes, qui réunit présidents et directeurs généraux des sept sociétés du Groupe. La trajectoire Mixité est suivie deux fois par an par le conseil d'administration de SNCF SA.

L'accord Travailleurs Handicapés fait l'objet d'un bilan annuel par un comité de pilotage national, au sein duquel sont réunis les représentants de l'ensemble des sociétés ferroviaires et de chacune des organisations syndicales représentatives signataires de l'accord. En amont de ce comité de pilotage national, les comités de pilotage de chacun des périmètres des CSE dressent également un bilan. Un audit interne a été mené sur l'accord en 2024.

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société.

L'efficacité des actions et politiques engagées en matière de qualité de vie au travail, de politique sociale et d'engagement des salariés est mesurée chaque année par le baromètre d'engagement et de satisfaction des salariés « C'est à vous », administré à tous les salariés des sociétés ferroviaires. Deux indicateurs, Engagement et Qualité de vie au travail, permettent de réajuster ou de mettre en œuvre des actions préventives et correctives au niveau le plus local pour qu'elles soient les plus efficaces et les plus pertinentes pour les équipes. Des questions spécifiques portent sur :

- Les discriminations observées et/ou subies dans l'année, concernant l'âge, le genre, le handicap, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique, les convictions religieuses ou autres discriminations
- La confiance dans le traitement des alertes relatives à des cas de discrimination
- La connaissance du dispositif d'alerte éthique
- La confiance dans le dispositif d'alerte éthique

Pour Keolis

Afin de mesurer l'efficacité des actions mise en place, Keolis suit de manière annuelle des indicateurs en lien avec les différentes thématiques, soit :

- Part de salariés exerçant dans une entité certifiée pour l'égalité professionnelle femmes-hommes (GEEIS)
- Part de femmes dans l'effectif total
- Part des femmes dans l'effectif total de salariés roulants et conducteurs
- Part de travailleurs déclarés handicapés
- Part de salariés ayant bénéficié d'une formation
- Taux de conflictualité (hors conflits liés à des motifs nationaux)
- Taux de sortie
- Ancienneté moyenne (années).

Droits humains

Les dispositions permettant de mesurer l'efficacité des actions en matière de droits humains sont décrites dans le plan de vigilance [cf. Rapport de gestion, Plan de vigilance ; Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité].

Cybersécurité

La mise en œuvre et l'efficacité des politiques de cybersécurité et de protection des données personnelles sont suivies par des audits et le processus de contrôle interne.

La direction de l'Audit interne et des risques conduit des audits relatifs à la Sécurité des Systèmes d'Information (SSI) sur le périmètre du Groupe. Elle réalise chaque année des audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer les métiers et les équipes SI des risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission de leurs SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe.

En matière de conformité RGPD, des audits de conformité sont inscrits pour les sociétés ferroviaires du Groupe dans chaque plan d'audit (La fréquence d'audit pour une filiale est de 6 ans). Pour les filiales, les audits englobent la thématique de la conformité RGPD. Un plan de contrôle interne est réalisé tous les deux ans sur l'ensemble du Groupe. Un bilan RGPD pour le Groupe est présenté chaque année aux comités exécutifs et au conseil d'administration. Les DPO de chaque société réalisent un rapport pour leur société.

Notations, classements, labels externes

Index égalité

Depuis 2019, les entreprises françaises de plus de 1 000 salariés doivent publier leur index d'égalité femmes - hommes. Au titre de l'année 2023, le groupe SNCF maintient des scores compris entre 90 et 94 points (sur 100 points maximum) :

- SNCF SA : 94 points
- SNCF Voyageurs : 93 points
- SNCF Réseau : 94 points
- SNCF Gares & Connexions : 90 points
- FRET SNCF : 93 points
- Keolis : 93 points
- GEODIS : 91 points

Le groupe SNCF est au-dessus de l'objectif de 75 points fixé légalement. Les résultats de l'index égalité sont publiés sur groupe-sncf.com, keolis.com et GEODIS.com chaque année en mars.

Diversity leader

En 2024, le groupe SNCF s'est vu décerner pour la sixième année consécutive le prix « Diversity Leader » accordé par le Financial Times. Lancée en 2019, cette distinction annuelle reconnaît l'engagement des entreprises européennes qui favorisent la diversité et l'inclusion auprès de leurs salariés.

Labels GEEIS

Pour faire reconnaître la qualité de ses engagements, GEODIS a initié une démarche de progrès en s'appuyant sur le référentiel Gender Equality European International Standard (GEEIS). Ce référentiel est un outil d'aide au management qui contribue à promouvoir l'égalité femmes-hommes sur le lieu de travail.

Le label GEEIS certifie le niveau des ressources mobilisées par l'entreprise pour atteindre l'égalité au travail ainsi que les performances obtenues. L'objectif est de promouvoir l'égalité des genres et la diversité au sein de l'organisation et ainsi de favoriser l'égalité des chances pour tous les salariés.

En 2015, GEODIS s'est donné pour objectif l'obtention du label pour 12 pays en dix ans. En 2024, 21 d'entre eux sont déjà labellisés.

Keolis renouvelle depuis 2017 son label et continue d'élargir le périmètre concerné à l'international. La certification de GEEIS a été étendue pour intégrer également l'aspect de la diversité. En 2024, trois filiales et l'entité Keolis Groupe ont été auditées en présentant leurs approches en matière d'égalité femme-homme et de diversité (Handicap, LGBT+). Leurs certifications ont été renouvelées.

3.1.4.4 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Les processus grâce auxquels sont identifiées les actions nécessaires et appropriées pour parer à des impacts négatifs, réels ou potentiels, sur son personnel reposent sur plusieurs dispositifs.

Le plan de vigilance identifie les dispositifs de maîtrise des impacts négatifs sur les salariés. [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention des atteintes graves].

Le dialogue social est mené aux différents niveaux du groupe SNCF et de chacune des sociétés.

Les directions des ressources humaines du Groupe pilotent l'écoute des salariés grâce aux dispositifs suivants :

- Le baromètre annuel C'est à Vous mesure l'engagement et la satisfaction des salariés des sociétés ferroviaires

- Les réunions d'expression des salariés

- Des enquêtes flash, plus fréquentes et plus concises que le baromètre annuel, ciblent les salariés de certaines activités pour mesurer leur état d'esprit et leur engagement

- Des enquêtes ponctuelles : en 2024, une enquête a ciblé les cadres et les salariés assurant des fonctions de management opérationnel et de proximité, pour mesurer la qualité de vie et conditions de travail. D'autres enquêtes sont menées sur le climat social.

- Le traitement des irritants et les outils de résolutions structurées de problèmes portés par l'excellence opérationnelle.

Enfin, les différents niveaux de gouvernance permettant la co-construction d'actions autour d'ambitions communes. Par exemple, le bilan éthique est présenté chaque année en CNRG & RSE et en conseil d'administration, et les principales actions sont identifiées et validées.

Une étude a été menée en 2024 pour mieux comprendre l'évolution du taux de gravité et en tirer les enseignements pertinents. L'analyse des accidents et quasi-accidents, par les retours d'expérience, les méthodes type arbre des causes ou nœud papillon, associée à la cartographie des risques, enrichissent les orientations annuelles.

Pour GEODIS

Depuis 2001 en France et depuis 2013 dans le monde, GEODIS évalue chaque année la satisfaction et l'engagement de ses salariés. L'attention portée par les cadres dirigeants à l'engagement des salariés est un des trois critères RSE entrant dans le calcul de la part variable de leur rémunération. En 2024, le taux de participation a atteint 90%.

Un indice « bien-être » a été inclus en 2024 dans l'enquête salarié annuelle. Avec un résultat de 77/100, cet indicateur mesure notamment l'adhésion des équipes à la culture santé et sécurité de l'organisation, les conditions de travail (matériel, équipement, charge de travail notamment) et l'équilibre vie privée, vie professionnelle. Il permettra à GEODIS de mettre en place les actions nécessaires à l'amélioration du quotidien des salariés.

Pour Keolis

Pour mesurer l'engagement de manière structurée, Keolis a mis en place un baromètre d'engagement annuel. L'ensemble du personnel est sollicité pour donner son avis autour de cinq dimensions : leadership, marque employeur, engagement, qualité de vie au travail et projet d'entreprise.

Chaque manager accède aux résultats pour ses équipes sur son périmètre hiérarchique. Ce recueil complet des perceptions et remontées lui permet de définir et d'engager les plans d'actions pour renforcer l'engagement des salariés, avec l'appui de la direction et des équipes Ressources Humaines.

3.1.4.5 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Le dialogue social

L'implication des représentants des salariés dans les instances de décision, ainsi que l'exercice de leur droit à l'information assure la prise en compte des impacts négatifs matériels potentiels sur les salariés :

- Quatre représentants des salariés siègent au conseil d'administration de SNCF SA

- La présentation obligatoire en CSE et au comité d'entreprise européen le cas échéant d'un bilan et d'une évaluation des impacts sur le personnel de l'entreprise.

Accompagnement social des transformations industrielles du groupe SNCF

L'entreprise prend en compte le facteur humain en amont de tout projet de transformation impactant l'emploi ou les conditions de travail.

Pour aider les managers et les chefs de projet sur le volet social de leurs projets de transformation, le groupe SNCF met à leur disposition plusieurs outils : guide d'accompagnement des transformations, outil de bilan socio-économique, conseils spécialisés dans la prévention des risques psychosociaux (RPS), kit de traitement des irritants du quotidien ou encore numérisation de l'évaluation RPS.

En complément, les projets majeurs de transformations industrielles de l'entreprise incluent systématiquement un lot « accompagnement humain ». [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales ; DH1 – Dégradation des conditions de travail].

Les transitions au sein du groupe du fait de l'ouverture à la concurrence pour le transport des voyageurs d'une part et de la discontinuité fret d'autre part, donnent lieu :

- À des négociations pour adapter le cadre social applicable à chaque nouvelle société créée en cohérence avec la promesse employeur du groupe SNCF

- À des plans d'accompagnement des salariés, de formation et de prévention des RPS : le groupe ferroviaire s'engage à proposer des solutions à chacun et à ne pas procéder à des plans de licenciements économiques

Processus d'achat

Le processus rigoureux de sélection des fournisseurs permet de s'assurer que les pratiques en matière d'achat

ne contribuent pas à des impacts négatifs matériels sur les salariés :

- Référencement des fournisseurs : s'assure de la qualité des prestataires
- Mises en concurrence régulières
- Inclusion de critères RSE dans le processus de sélection.

Cybersécurité

Pour éviter de causer ou de contribuer à des impacts négatifs matériels sur les personnes, l'entreprise s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer, et intégrer « by design » les dispositions nécessaires. C'est notamment le cas sur les enjeux de cybersécurité et de protection des données personnelles.

Par exemple, pour éviter toute atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque, des directives de sécurité sont applicables à l'ensemble des accès aux systèmes d'information du groupe SNCF. Elles reposent sur le principe que l'accès aux systèmes d'informations par un Tiers, la fourniture d'un service à un Tiers ou la fourniture d'un service par un Tiers, doit faire l'objet d'un cadre contractuel qui définit les conditions dans lesquelles le Tiers est autorisé à accéder au système d'information et utiliser les services du Groupe ou encore celles qu'il se doit de respecter pour assurer la production de ses services pour le Groupe. Tout contrat doit inclure un Plan d'Assurance Cyber Sécurité (PACS) qui spécifie les exigences de sécurité des systèmes d'information que le Tiers s'engage à respecter.

Chaque société du Groupe désigne un Délégué à la protection des données (DPO, Data Protection Officer) ou un correspondant en matière de données personnelles chargé de conseiller et de contrôler la mise en œuvre de la politique de protection des données personnelles (consommateurs, salariés, tiers). Pour éviter toute atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes, le Groupe applique les règles de la protection des données dès la conception (« Privacy by design ») et de protection des données par défaut (« Privacy by default »). Ces règles garantissent que seules sont traitées les données à caractère personnel nécessaires aux finalités spécifiques des traitements mis en œuvre. Des études d'impact sur la vie privée sont mises en œuvre dans les cas où les traitements sont susceptibles d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques.

3.1.4.6 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Santé et sécurité

Les lignes hiérarchiques sont responsables de la mise en place opérationnelle des politiques sécurité, avec l'appui de préventeurs présents à chaque niveau hiérarchique. Un large réseau pluridisciplinaire apporte les expertises utiles : experts, ergonomes, personnels et médecins du Service Autonome de Prévention et de Santé au Travail, addictologues, Pôle de Soutien Psychologique, membres des commissions santé, sécurité et conditions de travail, ARPRAT et GPRAT (animateurs et groupes de prévention du risque alcool et autres psychotropes), Inspection Générale Sécurité, Direction des Audits de Sécurité et Directions Juridiques.

Diversité et inclusion

La direction des Ressources humaines des sociétés ferroviaires s'appuie dans les territoires et dans les entités sur l'ensemble des acteurs en responsabilité des enjeux Diversité et inclusion : managers, responsables

ressources humaines, acteurs en charge de l'accompagnement, tels que les correspondants Mixité et correspondants Handicap et Emploi, acteurs du recrutement, etc.

Une équipe de 30 correspondants au sein de la Mission Handicap & Emploi accompagne les 7 000 bénéficiaires et œuvre pour faciliter leur quotidien. Chaque salarié concerné bénéficie d'un rendez-vous par an. Une Cellule de Maintien dans l'Emploi (CME) propose des solutions le plus en amont possible pour accompagner des situations difficiles. Plus de cinq millions d'euros annuels sont consacrés à des aménagements de postes. La DRH agit aussi en coordination avec le réseau SNCF Mixité, la Fondation SNCF et l'association LGBT+ de salariés SNCF « GARE! ».

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société. Chaque société alloue un budget spécifique pour mettre en œuvre sa feuille de route.

Dans l'accord Égalité professionnelle Femmes-Hommes, le groupe SNCF dédie un budget annuel d'un million d'euros à des actions complémentaires de soutien au développement de la mixité.

Droits humains

Les dispositions relatives aux droits humains sont décrites dans le plan de vigilance [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

Cybersécurité

Le groupe SNCF s'appuie sur son réseau des DPO désignés dans chaque société du Groupe, encadré et supervisé par un DPO Groupe au sein de la direction Numérique du Groupe. Les DPO mettent 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 RGPD
- Des données d'entreprise à caractère confidentiel qui pourraient mettre en jeu les droits humains et la santé et la sécurité des personnes.

La Direction du Numérique Groupe (DNG) au sein de SNCF SA a pour mission principale de concevoir et piloter la feuille de route numérique commune au Groupe, en animant et en coordonnant l'ensemble des acteurs du Numérique. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés par le centre national des opérations numérique, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité.

Les acteurs de la filière Sécurité SI portent les actions de Sécurité des Systèmes d'Information du groupe SNCF.

Le RSSI Groupe anime les RSSI des sociétés, à charge pour eux d'animer les RSSI de leurs filiales.

De plus, un RSSI peut s'appuyer sur un ou plusieurs Responsables Cyber Sécurité (RCS) pour gérer son périmètre.

Plan de transition

Parmi les impacts négatifs important, aucun n'est lié à la mise en œuvre de plans de transition.

La mise en œuvre du plan de transition introduit en revanche le nécessaire développement des compétences via de nouveaux gestes métiers (écoconduite et éco-stationnement) ou l'évolution de métiers (conduite d'engins à moteurs électriques plutôt que thermiques et maintenance de batteries).

3.1.4.7 Actions mises en œuvre pour atténuer les risques matériels et saisir les opportunités matérielles

Qualité du dialogue social

Les mesures visant à atténuer le risque de climat social dégradé consistent à suivre les processus définis avec les représentants du personnel, pour parvenir à la signature d'accords et améliorer le cadre social existant.

L'exercice de la négociation collective conduit au développement d'une politique contractuelle riche.

Pour le périmètre ferroviaire

En 2024, plusieurs accords ont pu être conclus sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France.

– Un accord sur les mesures d'accompagnement RH pour les 50 000 salariés mobilisés pendant les Jeux de Paris 2024 : versement d'indemnités lors des jours d'épreuves, règles de report de congés, mesures relatives à la garde d'enfant pour faciliter l'organisation personnelle des salariés, mobilisation d'un référent Qualité de vie travail dans chaque établissement concerné par la production des Jeux.

– Un accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, avec un socle de règles communes, des aides financières pour aider à se développer ou à se reconverter, des mesures pour faciliter la mobilité interne, des informations facilement accessibles aux salariés pour les aider à choisir leur parcours, un accompagnement humain et personnalisé.

– Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire : un accord Frais de santé, un accord Prévoyance, un accord Maintien de salaire, couvrant l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires jusqu'à présent couverts par des dispositifs différents.

– Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits : aide à la préparation des dernières années d'activité, deux nouveaux dispositifs d'aménagement du temps de travail en fin de carrière, accompagnement du repositionnement des salariés occupant un poste à pénibilité élevée, l'amélioration de la rémunération en fin de carrière.

Au-delà de ces accords, des mesures de progrès social ont pu être mises en place à la suite de tables rondes avec les représentants du personnel :

– Aucun salarié désormais n'est payé en-dessous du SMIC + 10%. Il s'agit d'une rémunération systématiquement supérieure aux minima de la branche professionnelle ferroviaire.

– Versement en 2024 pour tous les salariés d'une prime de 400 euros sous forme de gratification exceptionnelle

– Évolution du montant mensuel de l'indemnité de résidence pour les personnels statutaires, touchant près de 70 000 salariés, pour mieux prendre en compte l'évolution du coût du logement

– 1 000 recrutements en CDI supplémentaires en 2024, en plus des 7 300 déjà prévus.

Pour GEODIS

GEODIS offre à tous ses salariés une rémunération individualisée, équitable et compétitive sur le marché, qui reflète la performance et le niveau de responsabilité de chacun. GEODIS s'assure du respect des minima salariaux applicables au sein des différents pays dans lesquels il est implanté, et s'assure également que chaque salarié soit payé en temps voulu et en totalité.

Depuis 2022, l'ensemble des membres du TopEx bénéficie d'un plan de rémunération globale qui récompense les performances collectives et individuelles

via trois types d'objectifs : économiques, socio-environnementaux et individuels).

Dans la majorité des pays où GEODIS opère, des contrats d'assurance santé-prévoyance complémentaires sont proposés aux salariés en plus des couvertures obligatoires prévues légalement. L'adhésion à ces régimes complémentaires est soit volontaire soit obligatoire selon les pays et concerne le plus fréquemment la totalité des salariés.

En fonction des réglementations locales, certaines entités ont mis en place des programmes de retraite complémentaire au profit de leurs salariés.

Dans les principaux pays où GEODIS est implanté (France, États-Unis, etc.), GEODIS offre un large éventail de bénéfices (santé, invalidité temporaire ou définitive, assistance et programme retraite).

Droits humains

Les mesures prises pour atténuer le risque de non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur, en particulier les salariés, sont détaillées dans le plan de vigilance. [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

Cybersécurité

Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les salariés.

3.1.4.8 Opportunités matérielles

Le groupe SNCF n'a pas identifié d'opportunités matérielles concernant ses effectifs.

3.1.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels – S1-5

3.1.5.1 Santé et sécurité

Description des cibles

La politique santé et sécurité au travail comprend deux cibles principales pour les salariés des sociétés ferroviaires en France :

– Zéro mort chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.

– Un taux de fréquence de 11 à horizon 2026.

Le taux de fréquence et le nombre de décès dus à un accident du travail ou une maladie professionnelle sont publiés dans le rapport [cf. Indicateurs de santé et de sécurité – S1-14].

Pour Keolis, les cibles en matière de santé et sécurité sont :

– 75% de l'effectif travaillant sous un système de management sécurité certifié selon l'ISO 45001 ou 39001

– 5% du taux de fréquence des accidents du travail par an.

Processus de définition des cibles

Chaque année, les orientations nationales de la politique de prévention des risques transverses au sein des sociétés ferroviaires font l'objet d'une consultation en Instance commune, en application de l'article 3.4 de l'accord relatif aux conditions d'exercice du dialogue social entre les entreprises ferroviaires signé le 6 décembre 2019. Les cibles sont également reprises dans les orientations annuelles et présentées lors de la commission de santé, sécurité et conditions de travail.

Les orientations annuelles en matière de santé et sécurité, construites sur la base de l'actualisation de la cartographie des risques, se nourrissent des actions déjà mises en

œuvre, des retours d'expérience, du contexte ainsi que des résultats d'accidentologie.

Un suivi plus précis des quasi-accidents du travail, afin de mieux en analyser la typologie et permettre de compléter les données d'accidentologie du travail est réalisé depuis début 2024.

Combattre les risques à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité.

3.1.5.2 Évolution de carrière

Description des cibles

Pour le périmètre ferroviaire

La SNCF est un des premiers employeurs de France, notamment sur les collèges « exécution » et « maîtrise ». Elle est attractive, avec un nombre croissant de candidats (en termes de recrutement) et un faible taux de démissions. Ces résultats sont le fruit d'une politique d'accompagnement des salariés tout au long de leur carrière, avec la possibilité de promotion, de changement de métiers, de reconnaissance des diplômes, etc.

La cible est d'avoir les bonnes compétences en qualité et quantité, au bon moment et au bon endroit. En matière d'emploi, les projections se font sur les trois horizons de temps :

- Le court terme, jusqu'à un an
- Le moyen terme (trois à cinq ans) qui se base sur des hypothèses d'évolutions des familles professionnelles, croisées avec l'intégration d'une vision territoriale,
- Une projection à long terme, adossée au plan stratégique.

La SNCF ne communique pas d'objectifs chiffrés sur les cibles suivantes :

- Turn over
- Effectifs
- Nombre de salariés qui ont quitté l'entreprise

Une cible qualitative est définie :

- Mettre les salariés au cœur de l'attention au quotidien
- Faire progresser leur engagement et leur satisfaction.

La SNCF établit chaque année un bilan social qui inclut les indicateurs suivants :

- Le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation continue
- Le montant consacré à la formation continue
- Le nombre de salariés formés
- Le nombre d'heures de stage
- Le nombre de salariés ayant bénéficié d'un congé de formation.

Concernant l'évolution des carrières, 62 % des salariés sous statut du SNCF ont changé de collège, c'est-à-dire qu'ils sont devenus agents de maîtrise ou cadre, grâce à la politique de promotion interne.

À fin 2024, c'est neuf agents de maîtrise sur dix qui sont issus du collège exécution, et huit cadres sur dix qui sont issus du collège exécution ou maîtrise. Ces statistiques ne comprennent pas les cadres supérieurs et les cadres dirigeants. L'objectif est de conserver ces tendances dans la durée.

Pour Keolis

Le taux de formation ainsi que le taux de turnover et l'ancienneté sont suivis par Keolis, en lien avec l'employabilité.

Pour GEODIS

Chez GEODIS, les cibles sont en cours de définition.

Processus de définition des cibles

Les objectifs et cibles en matière d'emploi sont définis par les processus de pilotage des emplois et des parcours professionnels. Ils reposent notamment sur la cartographie des compétences, sur les outils de gestion prévisionnelle des emplois et compétences et sur les processus budgétaires.

Pour la réalisation de leurs cibles et objectifs, les sociétés ferroviaires s'appuient sur :

- La faculté à réajuster les organisations. En 2024, la création d'un Groupement d'intérêt d'entreprise (GIE) a permis d'assurer des prestations de services mutualisées pour les autres sociétés ferroviaires à un meilleur niveau de services et de coûts.
- La capacité à modifier ses structures en lien avec des réglementations exogènes. Trois sociétés dédiées de SNCF Voyageurs ont été mises en exploitation à la suite de réponses à appel d'offre.
- Les dispositifs d'accompagnement des salariés en cas de réorganisation structurante, mis en œuvre par exemple pour les salariés Fret SNCF dans le cadre du projet de discontinuité.
- Les dispositifs pour favoriser les reconversions, avec des parcours de formation et des aides financières : « Dispositif d'aide pour les mobilités en Île-de-France », prime à la reconversion sur les métiers en tension, mise en place en 2023 chez SNCF Gares & Connexions et étendue aux autres sociétés ferroviaires en 2024.

Concernant le recours à l'intérim, la SNCF a fait le choix dans les contrats qui ont été renouvelés en 2024 d'intégrer un lot spécifique sur l'insertion pour être en cohérence avec les objectifs RSE Groupe.

Les résultats et cibles sont partagés de manière annuelle.

Les représentants du personnel et les délégués syndicaux contribuent à la gestion de l'emploi et des parcours professionnels. Ils s'appuient sur les informations fournies par la DRH (stratégie, indicateurs liés aux effectifs, données liées à l'évolution des compétences, etc.) et sur les salariés. Ils sont force de propositions lors des consultations, des négociations et des concertations.

Le suivi de l'accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels est assuré par une commission composée de représentants de la DRH Groupe, d'un représentant de chacune des sociétés ferroviaires et des organisations syndicales représentatives signataires. Elle se réunit une fois par an. En cas de difficultés avérées sur la mise en œuvre de l'accord, elle peut proposer qu'un point ad'hoc soit réalisé lors de la commission emploi du CSE de l'établissement concerné.

3.1.5.3 Diversité et inclusion

Description des cibles

Pour le périmètre ferroviaire

En 2021, le comité stratégique Égalité femmes-hommes a acté la trajectoire mixité 2020-2030 des sociétés ferroviaires en France :

- Garantir l'égalité salariale entre les femmes et les hommes : écart de rémunération entre femmes et hommes inférieur à 1%.
- Accroître la mixité dans les recrutements : 30% de femmes dans les recrutements en 2030

– Accroître la mixité dans l'encadrement : 40% de femmes dans l'encadrement en 2030

– Lutter contre le sexisme et le harcèlement sexuel, avec une tolérance zéro, et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement

– Veiller à l'équilibre de la parentalité : 100% des seconds parents qui utilisent leurs congés de parentalité et d'accueil de l'enfant.

D'autres cibles sont également fixées :

– À compter du 1er mars 2026 : au moins 30% de femmes parmi les cadres dirigeants

– Taux d'emploi des travailleurs handicapés : 6%, en conformité avec la loi du 11 février 2005.

Pour Keolis

Keolis a fixé deux cibles sur la mixité :

– 25% de femmes dans les effectifs en 2025

– 95% de l'effectif couvert par GEEIS en 2025.

Pour GEODIS

Un objectif est en cours de discussion mais n'a pas encore été validé.

Processus de définition des cibles

Les cibles de la trajectoire mixité sont suivis annuellement par le comité stratégique égalité femmes-hommes et le conseil d'administration. Quatre représentants des salariés siègent au conseil d'administration.

Les cibles de l'accord égalité professionnelle entre les femmes et les hommes sont examinées annuellement lors du comité de pilotage de l'accord, qui réunit les sociétés et les organisations syndicales signataires de l'accord.

L'indicateur concernant les travailleurs handicapés est inclus dans le bilan annuel présenté au comité de pilotage national, au sein duquel sont réunis les représentants de l'ensemble des sociétés et de chacune des organisations syndicales représentatives signataires de l'accord.

– Répartition par sexe dans les instances dirigeantes : cf. Indicateurs de diversité – S1-9

– Écart de rémunération pour les sociétés ferroviaires en France : cf. Indicateurs de rémunération – S1-16

– Taux d'emploi des travailleurs handicapés : cf. Personnes handicapées – S1-12.

3.1.5.4 Dialogue social

Le groupe SNCF n'a pas fixé de cibles chiffrées concernant la qualité du dialogue social. Les sociétés ferroviaires suivent annuellement le nombre de journées perdues par salarié à la suite d'un mouvement social.

La qualité du dialogue social se mesure entre autres par le nombre d'accords signés avec les organisations représentatives des salariés : sept accords ont pu être signés en 2024 pour les sociétés ferroviaires. [cf. Actions et ressources – S1-4].

Le baromètre annuel C'est à Vous mesure l'engagement et la satisfaction des salariés des sociétés ferroviaires [cf. Actions et ressources – S1-4].

3.1.6.3 Effectif salarié par type de contrat

Tableau Effectif salarié par type de contrat et par sexe

3.1.5.5 Droits humains

Les cibles concernant un environnement de travail sûr et sain et exempt de discrimination sont détaillées ci-dessus, dans les paragraphes Santé et sécurité et Diversité et Inclusion.

3.1.5.6 Cybersécurité

Le groupe SNCF met en place un dispositif de sécurité des SI visant à s'améliorer de manière constante notamment au travers de tableaux de bord cyber à destination du plus haut niveau décisionnaire.

Dans le cadre du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des choix de sécurité SI, les procédures de création et suivi d'indicateurs ainsi que les valeurs cibles restent à formaliser.

L'efficacité des politiques et actions est mesurée par des indicateurs stratégiques et opérationnels. Ils sont consolidés dans des tableaux de bord à différents niveaux de l'organisation. Dans une démarche d'amélioration continue, les niveaux d'ambition sont définis par l'appréciation des risques de chaque société et consolidés au niveaux du Groupe.

Des indicateurs opérationnels sont transmis régulièrement en interne.

Exemple d'objectif : 100% des salariés ont suivi les e-learning obligatoires sur la cybersécurité et le RGPD.

À partir de 2026, l'objectif est de disposer d'un indicateur de maturité numérique des salariés du Groupe pour mesurer le niveau de sensibilisation au RGPD et à la cybersécurité.

Un objectif complémentaire est de permettre à toutes les filiales d'accéder à ces modules de sensibilisation accessibles via la plateforme de formation interne.

Les cibles ne sont pas fixées avec les parties prenantes (salariés, travailleurs de la chaîne, de valeurs, fournisseurs, clients).

3.1.6 Caractéristiques des salariés - S1-6

3.1.6.1 Effectif salarié par sexe

Tableau Effectif salarié par sexe

Groupe SNCF	2024
Masculin (nb)	209 715
Féminin (nb)	72 541
Autres (nb)	NC
Non déclaré (nb)	NC
Total salariés (nb)	282 256

3.1.6.2 Effectif salarié par pays

Tableau Effectif salarié par pays (pays où l'entreprise compte au moins 50 salariés représentant au moins 10% de son nombre total de salariés)

Groupe SNCF	2024
France - Groupe SNCF (nb)	217 707

Groupe SNCF - 2024	Femmes	Hommes	Autres (*)	Non communiqué	TOTAL
Nombre de salariés (nb)	72 541	209 715	NC	NC	282 256
Nombre de salariés permanents (nb)	64 042	195 579	NC	NC	259 621
Nombre de salariés temporaires (nb)	8 499	14 136	NC	NC	22 635
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti (nb)	0	0	NC	NC	0

(*) Sexe tel que spécifié par les salariés eux-mêmes

3.1.6.4 Départ de salariés et turnover

Tableau Départ de salariés et turnover

Groupe SNCF	2024
Salariés ayant quitté l'entreprise - Monde - (nb)	55 976
Turnover - Monde - (%)	14,7
Turnover - France - (%)	8,5

3.1.6.5 Méthodes et hypothèses

Les données sur les effectifs concernent l'ensemble des salariés du groupe SNCF dans le monde. Les données des différentes sociétés sont collectées et agrégées via l'outil SAP Financial Consolidation.

Les effectifs de certaines filiales n'ont pas pu être comptabilisés, car elles ne sont pas encore intégrées au SIRH. Cela concerne un total de 5 884 salariés :

- Pour GEODIS, deux filiales ne sont pas encore comptabilisées : Trans-o-flex (2 077 salariés, dont 1 509 hommes et 568 femmes), Need it Now (1 707 salariés, dont 1 181 hommes et 526 femmes)
- Pour RLE, environ 1 100 employés ne sont pas comptabilisés : NRS (environ 50 salariés), Ecorail (environ 30 salariés), Railtraxx (environ 110 salariés), Captrain France (environ 900 salariés), Forwardis SAS (environ 50 salariés)
- Pour Eurostar, environ 1 000 salariés du Royaume-Uni ne sont pas comptabilisés.

Les chiffres communiqués prennent en considération l'effectif total de l'entreprise.

L'effectif total se compose des salariés liés au groupe SNCF par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à l'occasion de congés ou de maladie, quelle que soit la nature de ce contrat. Il inclut les contrats aidés comme les contrats de professionnalisation, d'apprentissage ou les contrats unique d'insertion. Les stagiaires ne sont pas comptabilisés dans l'effectif total. Les salariés à temps partiel sont pris en compte au même titre que ceux à temps complet.

Les intérimaires sont également pris en compte. Conformément à la définition réglementaire, un salarié sous contrat de travail temporaire (également appelé intérimaire) est un salarié embauché et rémunéré par une entreprise de travail temporaire qui le met à la disposition d'une entreprise utilisatrice pour une durée limitée, dénommée mission.

Les travailleurs permanents comptent les contrats à durée déterminée et indéterminée.

Pour 2024, le groupe SNCF a conservé sa méthode de calcul du taux de turnover (nombre de départs et d'arrivées sur l'exercice) qui ne correspond pas à la formule attendue par la directive. La modification de la formule sera paramétrée et mise en œuvre pour les exercices futurs.

Les chiffres communiqués relatifs aux effectifs de l'entreprise sont les chiffres au 31 décembre 2024, soit en fin d'année fiscale 2024.

L'effectif moyen est publié dans le rapport de gestion, Activités et résultats financiers du Groupe, Volet social. Il comprend les salariés des filiales de plus de 50 salariés.

En 2024, l'effectif en 2024 a légèrement augmenté en raison de besoins importants sur les métiers de production (conduite des trains, maintenance du réseau et du matériel). Les recrutements ont été supérieurs aux départs sur l'année.

Le taux de turnover reste bas grâce à une politique de fidélisation des salariés.

Les sociétés dédiées SNCF Voyageurs Sud Azur, Étoile d'Amiens et Loire Océan ont été créées afin de répondre aux appels d'offres des AOM. Elles ne comptent pas de salariés en 2024.

L'effectif salarié du Groupe comprend les effectifs des filiales de plus de 150 salariés qui couvrent 98% des effectifs globaux. Cette limitation de périmètre améliore celle issue de la décision interne à l'entreprise du 28 novembre 2017 qui fixait initialement le seuil à 200 salariés.

3.1.7 Couverture des négociations collectives et dialogue social – S1-8

Trois conventions collectives s'appliquent au sein du groupe SNCF en France :

- La convention collective des transports publics urbains (CCN_3099)
- La convention collective des transports routiers (CCN_3085)
- La convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217).

Les salariés du groupe SNCF de l'Espace économique européen sont représentés au sein du comité d'entreprise européen [cf. Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants – S1-2 ; Espaces de dialogue].

Tableau Couverture des négociations collectives et dialogue social

Taux de couverture 2024	Salariés en France	Couverture des négociations collectives	Dialogue social
		Salariés - non EEE (estimation pour les régions avec plus de 50 salariés représentant plus de 10% du total des salariés)	Représentation sur le lieu de travail (EEE uniquement) (France)
0 - 19 %			
20 - 39 %			
40 - 59 %			
60 -79 %			
80 - 100 %	100%	NA	100%

Les données concernant la couverture par convention collective Monde ne sont publiées cette année.

Dans l'Espace économique européen, seule la France compte un nombre significatif de salariés, représentant au moins 10% du nombre total des salariés.

Le groupe SNCF dispose d'un comité d'entreprise européen, où sont représentés les salariés des filiales européennes. [cf. partie Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants – S1-2 ; Espaces de dialogue].

3.1.8 Indicateurs de diversité - S1-9

3.1.8.1 Répartition par sexe au sein des instances dirigeantes

Tableau Répartition par sexe au sein des instances dirigeantes

Groupe SNCF	2024
Répartition en nombre	
Femmes (nb)	33
Hommes (nb)	50
Répartition en pourcentage	
Femmes (%)	39,8%
Hommes (%)	60,2%

La définition d'encadrement supérieur prise en considération par le groupe SNCF est la suivante : est considéré comme un cadre dirigeant une personne qui fait partie du comité exécutif d'entreprise et qui prend des décisions pour celle-ci. Un cadre dirigeant est un salarié qui occupe une fonction de direction au sein d'une entreprise, participant directement aux décisions stratégiques et à la gestion globale de celle-ci. Il se distingue des autres cadres par un niveau de responsabilité élevé, notamment dans la définition et la mise en œuvre des orientations générales de l'entreprise. Les doublons ont été rectifiés (même personnes siégeant dans plusieurs comités exécutifs).

3.1.8.2 Répartition des salariés par tranche d'âge

Tableau Répartition des salariés par tranche d'âge

Groupe SNCF	2024
Moins de 30ans (nb)	45 428
30-50ans (nb)	150 213
Plus de 50ans (nb)	82 287

3.1.9 Salaires décentés - S1-10

Le principe d'une rémunération décente des salariés est un des fondamentaux de la politique RH du Groupe. Toutefois, ce principe ne fait pas encore l'objet d'une démarche formalisée permettant de rendre compte qu'un salaire décent est systématiquement en place dans tous les pays où les sociétés du Groupe exercent leurs activités. Une réflexion a été initiée fin 2024 à ce sujet, visant à bâtir une feuille de route sur l'exercice 2025. L'objet sera de vérifier que les dispositions déjà en place, correspondent à une traduction concrète du principe et de l'ambition du groupe SNCF en matière de rémunération décente, et sinon de corriger les écarts qui pourraient être constatés par rapport à un indice de référence dont le choix reste à définir.

3.1.10 Indicateurs de santé et de sécurité - S1-14

Tableau Indicateurs de santé et sécurité

Groupe SNCF en France	2024
Part de l'effectif couvert par système de gestion de la santé et de la sécurité (%)	100
Décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail (nb)	5
Accidents du travail (nb)	6 011
Accidents du travail (Taux de fréquence - %)	19,45
Maladies professionnelles (nb)	176
Jours perdus en raison d'accidents du travail (nb)	656 726

Concernant la part de l'effectif couvert par un système de gestion de la santé et de la sécurité, sur le périmètre France, le Groupe est conforme aux dispositions réglementaires (code du travail : articles L4121-1 et suite). Ces conditions sont renforcées par l'application de la directive-cadre européenne 89/391/CEE, adoptée le 12 juin 1989. Elle engage le groupe SNCF en France et en Europe à assurer un environnement de travail sécurisé pour l'ensemble de ses salariés.

Le système de gestion de la santé et la sécurité est composé d'un ensemble d'éléments interdépendants destinés à établir des politiques et des objectifs de santé et sécurité au travail et à les réaliser. Il repose sur :

- Pour les sociétés ferroviaires, le programme PRISME, applicable à tous les salariés. L'ensemble des conditions d'encadrement de la gestion de la santé et de la sécurité au travail est accessible sur un site interne à tous les salariés.
- Pour Keolis, les normes ISO 45001 et ISO 39001
- Pour GEODIS, la norme ISO 45001 en France.

Les chiffres concernant les accidents du travail et les maladies professionnelles sont publiés pour les salariés du groupe SNCF en France. Il n'a pas été possible de consolider les données sur l'ensemble du périmètre monde, en raison de l'hétérogénéité des réglementations locales qui ne permet pas une définition unifiée.

Le nombre de décès dus à des maladies professionnelles ou accidents du travail n'inclut pas les décès dus à des maladies professionnelles ou accidents du travail des travailleurs externes.

Le nombre d'accidents du travail et le taux de fréquence n'incluent pas les décès dus à des accidents du travail. Pour le calcul du taux de fréquence, les heures travaillées ont été estimées sur la base de 1608 h par an en moyenne par salarié. Le taux de fréquence est calculé sur le groupe SNCF en France.

Le nombre d'accidents du travail, le nombre de maladies professionnelles et le nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail sont des données dynamiques, qui évoluent en fonction du traitement des dossiers par la caisse primaire d'assurance maladie et la caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire. Les chiffres publiés ont fait l'objet d'un arrêté au 13 février 2025.

Le nombre de maladies professionnelles n'incluent pas les données de Keolis.

Pour cette année, le nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail n'inclut pas les jours perdus liés à une maladie professionnelle, à un décès dus à un accident du travail ou à une maladie professionnelle.

En 2024, le nombre de décès dus à des accidents de travail des travailleurs externes travaillant sur les sites du groupe SNCF est de 0.

En 2024, les sociétés ferroviaires comptent trois décès dus à des accidents du travail, et un décès dû à une maladie professionnelle.

En 2024, le taux d'accidents du travail sur le périmètre ferroviaire est de 13,64 %.

GEODIS hors France	2024
Accidents du travail (nb)	311
Jours perdus en raison d'accidents du travail (nb)	12 026

Keolis hors France	2024
Accidents du travail (nb)	449
Jours perdus en raison d'accidents du travail (nb)	28 461

À date GEODIS et Keolis n'ont pas connaissance de décès d'employés dans leurs filiales à l'international.

3.1.11 Indicateurs de rémunération - S1-16

Tableau Écart de rémunération femmes-hommes et Ratio de rémunération annuelle totale de la personne la plus payée par rapport à la rémunération totale annuelle médiane de tous les salariés

Périmètre ferroviaire en France	2024
Écart de rémunération femmes-hommes (%)	0,15%
Ratio de rémunération annuelle totale de la personne la plus payée par rapport à la rémunération totale annuelle médiane de tous les salariés	10,1

Pour 2024, les deux indicateurs de rémunération sont calculés sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France (48% des effectifs). Pour cette première année, la SNCF a conservé ses méthodes de calcul internes pour les deux indicateurs de rémunération. La modification des formules sera paramétrée et mise en œuvre pour les exercices futurs. Le Groupe prévoit de publier les données sur ces deux indicateurs de rémunération sur le périmètre Groupe en 2026.

Concernant le ratio entre la rémunération annuelle totale de la personne la plus payée et la rémunération totale annuelle médiane, le calcul s'effectue entre la rémunération médiane de la population prise en compte pour le calcul de l'indicateur ci-dessus, et la personne la plus payée des sociétés ferroviaires.

Concernant l'écart de rémunération femmes-hommes, la base de rémunération correspond à la rémunération brute fixe annuelle, y compris les éléments variables soumis à cotisations, en équivalent temps pleins. La base rémunération couvre l'ensemble de l'année avec des règles de gestion excluant des cas atypiques :

- Interruptions longue durée
- Rémunération brute perçue annuelle inférieure à 500 euros avec un contrat temps de travail supérieur ou égal à 80%, ou rémunération perçue annuelle inférieure ou égale à 0 suite à régularisation
- Hors contrats à durée déterminée
- Effectif Payé annuel supérieur ou égal à un mois.

Sur le périmètre ferroviaire, la rémunération moyenne des femmes est supérieure de 0,15% à la rémunération moyenne des hommes.

La directive UE 2023/970 du 10 mai 2023 sur la transparence des rémunérations doit être transposée dans le droit français au plus tard le 7 juin 2026. Elle définit les éléments de rémunération constituant le salaire et la méthode de comparaison à mettre en œuvre. Le groupe SNCF appliquera la directive en 2026 et engage la transformation et la configuration des outils de collecte en conséquence dès 2025. Pour 2024, le groupe SNCF conserve les formules de calcul appliquées en 2023 pour les autres bilans de l'entreprise.

3.1.12 Cas, plaintes et incidents graves en matière de droits humains - S1-17

Tableau Incidents de discrimination, harcèlement, et relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains

Groupe SNCF	2024
Incidents de discrimination et harcèlement (nb)	715
Incidents relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains, hors cas de discrimination et harcèlement (nb)	72

Incidents de discrimination et de harcèlement

Les données communiquées recouvrent uniquement les signalements de discrimination, de harcèlement moral et de harcèlement sexuel reçus via le dispositif d'alerte éthique et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

La discrimination recouvre des situations où une personne est traitée différemment des autres sans raison légitime, notamment en raison de sa couleur de peau, son sexe, sa religion, ses opinions politiques, ses origines sociales ou nationales, son âge, son handicap, son appartenance à un syndicat, son orientation sexuelle ou son identité de genre.

Le harcèlement moral se manifeste par des agissements répétés susceptibles d'entraîner, pour la personne qui les subit, une dégradation de ses conditions de travail pouvant aboutir à une atteinte à ses droits et à sa dignité, une altération de sa santé physique ou mentale, ou une menace pour son évolution professionnelle.

Les agissements et violences sexistes et sexuelles se caractérisent par le fait d'imposer à une personne, des propos ou comportements à connotation sexiste ou

sexuelle. Le caractère répété de ces actions en fait du harcèlement sexuel. Est assimilée au harcèlement sexuel toute forme de pression grave (même non répétée) dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte sexuel, au profit de l'auteur des faits ou d'un tiers.

Incidents relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains, hors cas de discrimination et harcèlement

Les données communiquées recouvrent uniquement les 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 et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

Au regard des délais de publication du rapport de durabilité, des retraitements sont encore en cours (suppression des derniers doublons représentant moins de 5 % des signalements de l'année 2024, comme pour les alertes déposées via plusieurs canaux simultanément). Les données définitives seront publiées dans le bilan de la direction Éthique Groupe sur le site groupe-sncf.com en avril 2025.

Tableau Discriminations et plaintes en matière de droits humains et montants des amendes, pénalités et indemnisations correspondantes

Périmètre ferroviaire	2024
Discriminations et plaintes en matière de droits humains en lien avec les amendes, sanctions et indemnisations ci-dessous (nb)	6
Montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation des dommages résultant des plaintes mentionnées ci-dessus (discrimination et droits humains) (k€)	59

Les références juridiques concernant les incidents graves en matière de droits humains et le montant total des condamnations définitives (amendes, sanction et indemnisations) sont les suivantes :

- Discrimination au sens des articles L.1132-1 du Code du travail et 225-1 à 225-4 du Code pénal
- Harcèlement moral au sens des articles L.1152-1 du Code du travail et 222-33-2 du Code pénal
- Harcèlement sexuel : au sens des articles L.1153-1 du Code du travail et 222-33 du Code pénal
- Travail forcé au sens des articles 225-13 et 225-16 du Code pénal
- Traite des êtres humains au sens des articles 225-4-1 à 225-4-9 du Code pénal
- Travail des enfants au sens de l'article 225-4-1 II du Code pénal.

En 2024, les incidents graves exclusivement des cas de discrimination et harcèlement moral.

Aucun incident grave en matière de travail forcé, travail des enfants et traite d'êtres humains n'a été relevé sur la période sur le périmètre du groupe SNCF.

Le montant des amendes correspond aux jugements définitifs intervenus sur l'exercice : jugement dont toutes les voies de recours ont été utilisées ou pour lequel les

délais pour exercer un tel recours sont expirés (appel, pourvoi en cassation).

Le montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation des dommages résultant des plaintes est exprimé en milliers d'euros.

3.2 TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR - ESRS S2

3.2.1 Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur - S2-1

3.2.1.1 Objectifs, champs d'application, responsabilité de mise en œuvre et alignement sur des normes tierces

Les travailleurs de la chaîne de valeur peuvent être des prestataires auprès de qui certaines missions sont sous-traitées, les fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les entreprises intervenant en aval des activités de l'entreprise.

Les enjeux de durabilité matériels liés aux travailleurs de la chaîne de valeur sont regroupés selon les thèmes suivants :

Thème	Sociétés du Groupe concernées
Santé et sécurité	Sociétés ferroviaires, Keolis, GEODIS
Droits humains dans la chaîne de valeur	Sociétés ferroviaires (hors RLE), Keolis, GEODIS
Cybersécurité & protection des données personnelles	Sociétés ferroviaires, Keolis, GEODIS

Certaines politiques permettant de prévenir, atténuer et corriger les impacts affectant les travailleurs de la chaîne de valeur sont développées dans d'autres chapitres du rapport de durabilité. C'est notamment le cas des politiques santé et sécurité. Seules les informations non reprises dans les autres chapitres figurent ici.

Santé et sécurité

Objectifs généraux

La politique santé et sécurité au travail est décrite dans le chapitre dédié au personnel de l'entreprise [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Politiques concernant le personnel de l'entreprise]. Le volet « Exercer en sécurité la sous-traitance et la coactivité » rejoint l'objectif annuel « zéro mort au travail », y compris pour les salariés de sous-traitants.

En effet, une vigilance particulière est portée aux travailleurs de la chaîne de valeur intervenant dans les emprises ferroviaires du Groupe, en particulier pour les prestations de mains d'œuvre. Cette orientation est décrite dans le plan de vigilance 2024, qui vise à l'amélioration du suivi opérationnel de la réalisation des prestations de mains d'œuvre.

Fin 2023, sous l'égide du P.-D.G du Groupe, la direction des Risques, des audits, de la sécurité et de la sûreté (DRASS) et la direction Achats Groupe (DAG) ont initié le programme « Tous partenaires en sécurité ». Il vise à renforcer la sécurité des prestataires dans le cadre de co-activité ou de sous-traitance.

Les politiques santé et sécurité portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave

Champ d'application

La politique santé et sécurité concerne les salariés des sous-traitants et en coactivité des sociétés ferroviaires en France.

Les activités de fret et de logistique ferroviaires de RLE génèrent deux risques spécifiques liés à la sécurité de tiers dans la chaîne de valeur :

- L'importation du risque ferroviaire, tel qu'un accident grave, chez les clients embranchés pour le transport ferroviaire de marchandises
- Le risque lié au transport de matières dangereuses.

RLE mène une politique de prévention des risques qui s'appuie sur des procédures systématiques et réglementées :

- S'il n'existe pas de politique formalisée pour le risque ferroviaire au sein des sites clients, des plans de prévention sont systématiquement établis par l'ensemble des sites clients où RLE opère. Ces plans de prévention sont de la responsabilité des clients. Ils intègrent le risque ferroviaire et sont signés par RLE. Les personnels de RLE sont formés à ce risque en amont de l'intervention sur les sites clients.

- Le transport des matières dangereuses est réglementé et intégré dans le certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire par les autorités ferroviaires ou par l'ASN dans le cadre du transport de déchets radioactifs par Fret SNCF. Le suivi est assuré par un conseiller sécurité au sein de chaque entreprise qui transporte ou stocke des matières dangereuses.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur de l'Audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté est responsable de la mise en œuvre de la politique santé et sécurité au travail, en lien avec les sociétés ferroviaires. Il est rattaché au P-D.G du groupe SNCF et fait partie du comité exécutif Groupe.

Keolis et GEODIS assurent le pilotage de leur politique sécurité sur leur périmètre respectif selon des principes et standards partagés au sein du Groupe :

- La prévention des risques
- Des processus robustes de maîtrise des risques liés à la sécurité
- La formation et la sensibilisation
- L'amélioration des conditions de travail et de la protection de la santé de tous.

Alignement sur des normes tierces

Dans sa politique droits humains, le groupe SNCF s'engage à respecter dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par

la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les dix principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable de l'ONU.

Les politiques sécurité des sociétés ferroviaires sont conformes au cadre normatif européen et des États dans lesquels l'entreprise opère et au cadre fixé par les autorités européenne (European Railway Agency) et française (Établissement public de sécurité ferroviaire).

Les sociétés ferroviaires s'engagent à respecter la norme 39001 pour les systèmes de management de la sécurité. La norme fournit un cadre pour la gestion de la sécurité routière. En qualité d'opérateur de transport, la SNCF gère la sécurité sur les rails, ainsi que dans les interactions avec les autres modes de transport.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Objectifs généraux

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est une valeur essentielle du groupe SNCF. La politique droits humains du Groupe énonce des principes qui s'appliquent aux clients, salariés, fournisseurs et partenaires commerciaux du Groupe, dont les fournisseurs et sous-traitants.

La démarche Achats responsables du Groupe est fondée sur un engagement de respect des droits humains. Il se traduit au travers :

- De la charte relation fournisseurs et RSE
- Du code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS
- De la charte relation fournisseurs de Keolis
- Des clauses de suivi d'exécution des contrats. Par exemple, l'application systématique de la clause « Éthique & RSE » de Keolis dans les contrats prend en compte les conditions de travail chez les fournisseurs.

La politique droits humains porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations
	Impact positif	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants
	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur

Pour les sociétés ferroviaires, la démarche Achats responsables vise trois objectifs majeurs :

- Maîtriser les risques

- Via la gestion du panel de fournisseurs : évaluation RSE des fournisseurs, plans de progrès et audits sociaux
- Via la notation RSE des offres, qui tend à couvrir 100% des dossiers d'achats à horizon 2026.

– Favoriser l’ancrage territorial et l’économie sociale et solidaire

- Via le recours aux achats solidaires directs
- Via la clause d’insertion incluse dans les marchés
- Via la gestion des fournisseurs PME en lien avec le Groupe.

– Entraîner la filière industrielle dans un cycle vertueux de décarbonation en introduisant dans les processus achats des critères carbone et une incitation à l’économie circulaire.

Des objectifs RSE sont intégrés à chaque étape du processus achats, de la qualification des fournisseurs à l’attribution d’un marché.

GEODIS opère au sein de chaînes de valeur mondiales et fait appel à de nombreux prestataires et sous-traitants. Les risques de défaillance de ces fournisseurs et sous-traitants sur des sujets éthiques, sociaux ou environnementaux pourraient exposer l’entreprise à des poursuites et avoir un impact sur sa performance et sa capacité à satisfaire ses clients. Anticiper ces risques est donc un enjeu de responsabilité et d’exemplarité pour GEODIS, qui se doit d’être vigilant en tant qu’employeur, mais aussi en tant que donneur d’ordre.

En complément des procédures de vérification imposées par les législations locales, GEODIS a mis en place un processus de vérification de l’intégrité des tiers « Connaître son partenaire d’affaires », applicable à l’ensemble des interactions avec les partenaires d’affaires. Lancé en 2015, celui-ci se compose d’une politique annexée à la charte éthique, d’un code de conduite des partenaires d’affaires ainsi que de deux questionnaires. L’objectif est de s’assurer que le tiers considéré respecte le même niveau d’engagement que GEODIS en matière d’éthique et de conformité. Le processus « Connaître son partenaire d’affaires » comprend un examen détaillé du tiers envisagé selon une approche fondée sur le niveau de risque.

Toutes les sociétés du groupe SNCF exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants l’adhésion aux chartes ou codes de conduite éthique en vigueur sur leurs périmètres respectifs.

Champ d’application

La politique droits humains s’applique à tout le périmètre du Groupe.

Chaque société transcrit dans ses achats cette politique, précisant les engagements du Groupe et leur traduction opérationnelle. Ces dispositions concernent toutes les activités du Groupe dans toutes les zones géographiques où il opère.

Responsabilité de mise en œuvre

Les Présidents et Directrices de chacune des sociétés sont responsables de la mise en œuvre de la politique droits humains. Ils sont membres du comité exécutif Groupe.

La Directrice RSE Groupe contribue directement à garantir la mise en œuvre de cette politique au titre du devoir de vigilance. Elle est également membre du comité exécutif Groupe.

Alignement sur des normes tierces

Sur le périmètre ferroviaire, les achats sont labellisés Relations fournisseurs & achats responsables depuis 2012 (Label RFAR). Ce label est supporté par les pouvoirs publics français, et porté par le médiateur des entreprises et le conseil national des Achats. Il reconnaît la mise en œuvre des recommandations de la norme ISO 20400.

Cybersécurité et protection des données personnelles

Objectifs généraux

La politique cybersécurité vise à garantir la protection des données personnelles des fournisseurs et prestataires et l’intégrité des systèmes d’exploitation.

Cette politique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l’analyse de double matérialité :

AIRE D’IRO	TYPE IRO	IRO
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l’entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe
	Risque	• Cyberattaques

La politique cybersécurité est décrite dans le chapitre dédié au personnel de l’entreprise [cf. Personnel de l’entreprise – S1 ; Politiques concernant le personnel de l’entreprise].

3.2.1.2 Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Santé et sécurité

Les intérêts des parties prenantes sont au cœur de l’élaboration des politiques en matière de sécurité. Leur prise en compte permet une amélioration continue de la politique, notamment via l’actualisation chaque année de la politique de prévention nationale dans le cadre du programme PRISME. L’une des priorités de la politique de prévention en 2024 passe par une plus forte appréhension de la sous-traitance et des situations de coactivités. Ainsi "Tous partenaires en sécurité", ciblé sur les risques santé et sécurité des salariés prestataires a été initié fin 2023 suite à une série d’accidents mortels entre 2022 et 2023

Les informations relatives à la politique qualité et sécurité des fournisseurs sont communiquées sur la page [sécurité et management des risques](#) du site du Groupe.

Le comité international des experts sécurité a été missionné sur la sécurité de la sous-traitance et de la co-activité. L’objectif est d’aider la SNCF à faire progresser la sécurité des salariés des entreprises partenaires, et plus largement la sécurité des opérations effectuées par les sous-traitants.

Le rapport a été publié début 2024 et a permis d’enrichir le programme « Tous partenaires en sécurité », en coordination avec les sociétés ferroviaires et la direction des Achats. Le plan d’action porte principalement sur les domaines suivants :

- Contractuel : ajout de critères liés à la sécurité dans les appels d’offres, homogénéisation des clauses de sécurité
- Réglementaire : rappel des fondamentaux de la co-activité, mise en qualité des textes internes

- Outil : amélioration de l'outil Digiprev en termes d'ergonomie et de fonctionnalités, avec une fiche de synthèse pour chaque plan de prévention
- Suivi : connaissance et maîtrise des niveaux de sous-traitance, consolidation du taux de fréquence des entreprises partenaires avec celui des sociétés ferroviaires
- RH : formations pour améliorer la connaissance de la co-activité et la conscience du risque
- Communication : partage des travaux du comité de coordination co-activité, organisation d'un temps fort sur le sujet.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le dialogue avec les fournisseurs vient nourrir les politiques du Groupe sur les droits humains et les achats responsables.

Les parties prenantes ont accès aux informations relatives à la [politique droits humains](#) et à la stratégie d'achats responsables via le site internet institutionnel du Groupe. Les principes de ces politiques sont transmis aux fournisseurs lors de la conclusion des contrats : ils s'engagent à les respecter via la signature de chartes et l'intégration de clauses contractuelles y faisant référence.

Cybersécurité

Un plan d'assurance cybersécurité est systématiquement intégré au contrat des prestataires ou fournisseurs. Il formalise les modalités de conformité aux exigences de cybersécurité du Groupe. Annexé au contrat, il atteste du niveau de sécurité offert par les fournisseurs.

Des clauses de protection des données personnelles (notamment en cas de sous-traitance de données personnelles) figurent dans les contrats avec les fournisseurs pour garantir la sécurité des données personnelles.

3.2.1.3 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements

Le groupe SNCF s'engage à respecter et promouvoir les droits humains, y compris les droits du travail, au sein de sa chaîne de valeur, en accord avec les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Ces engagements sont détaillés dans plusieurs politiques et chartes du Groupe, notamment la charte éthique et la charte relation fournisseurs & RSE.

Les engagements en matière de droits humains vis-à-vis des fournisseurs et sous-traitants sont formalisés dans la politique droits humains du Groupe, adoptée fin 2023 et signée par l'ensemble des présidents des sociétés :

« Le groupe SNCF s'oppose catégoriquement au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales. Par la promotion de sa charte éthique Groupe auprès de toutes ses parties prenantes, le groupe SNCF sollicite leur engagement à respecter et à faire respecter ces principes.

Le groupe SNCF développe une stratégie d'achats responsables, fondée sur un engagement fort de respect des droits humains. L'ensemble des produits et services

achetés, susceptibles de mettre en jeu l'intégrité, la santé et la sécurité des personnes, sont évalués. Le Groupe accompagne ses fournisseurs et sous-traitants dans la mise en œuvre de sa politique droits humains et exerce son influence pour que les actions de remédiation des risques soient apportées. Dans ce cadre, toutes les sociétés du groupe SNCF exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants une pleine adhésion aux chartes ou codes de conduite éthiques en vigueur sur leur périmètre. »

Les dirigeants et les salariés du Groupe, en France et à l'international, sont les premiers ambassadeurs de cette politique.

La politique Droits humains est ancrée dans les pratiques achats des sociétés. C'est le cas également pour la Charte relation fournisseurs de Keolis, et pour le code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS. Ces documents stipulent des exigences claires relatives au respect des droits humains ainsi que la lutte contre la corruption et le travail forcé ou obligatoire.

Mécanismes de contrôle

Le groupe SNCF a mis en place plusieurs mécanismes pour s'assurer du respect des droits humains dans toutes ses activités.

Un processus de diligence raisonnable est appliqué à une vingtaine de filiales identifiées à risques au regard du devoir de vigilance : évaluation de la cartographie des risques, actions de prévention et d'atténuation des risques identifiés, suivi et évaluation de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Le nombre des filiales intégrées à ce processus est progressivement étendu dans le cadre des travaux relatifs au plan de vigilance réalisés chaque année. .

Les fournisseurs et prestataires font l'objet de diligences spécifiques aux filières d'achats du Groupe, structurées autour de quatre piliers :

– L'identification des fournisseurs et des catégories d'achats les plus à risques, qui s'appuie 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 des sociétés ferroviaires à respecter la charte relation fournisseurs et RSE, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions de la RSE en fonction des enjeux (cartographie des risques et montant de dépenses). GEODIS et Keolis appliquent le même principe avec leurs chartes RSE respectives auprès de leurs fournisseurs.

– 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 en cas d'alerte et/ou d'infraction avérée : mise sous surveillance, actions de remédiation, audits sociaux fournisseurs sur site.

Ces dispositions sont précisées dans le plan de vigilance, et étayées notamment par la procédure achats de la direction des Achats Groupe. [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

La filière achat s'appuie sur des outils d'évaluation des tiers pour évaluer les fournisseurs sur la probité et la vigilance. Ces outils intègrent une veille continue sur les fournisseurs qui permet d'être alerté en cas de manquement grave relatif aux droits humains.

Des évaluations régulières des fournisseurs sont réalisées dans le cadre du suivi des risques et de la performance RSE fournisseurs. Elles priorisent les activités sensibles et les zones géographiques à risque. Les plans de prévention incluent également le déploiement de certifications ISO 45001 ou ISO 14001. Elles garantissent un environnement de travail sûr et sain à tous les opérateurs intervenant dans les emprises ferroviaires.

Des audits sociaux de fournisseurs sur sites, couvrant tout ou partie des champs de la RSE sont également réalisés dans le cadre du plan de vigilance du Groupe. Ils sont mis en œuvre par les sociétés du Groupe dans le respect d'une trajectoire définie dans le plan de vigilance. Ils ne se limitent pas aux fournisseurs de rang 1. Ainsi en 2024, SNCF Réseau a réalisé plus de dix audits sur sites de prestataires sous-traitants de rang 2.

Depuis 2022, le groupe SNCF met à disposition une [plateforme d'alerte en ligne](#), accessible 7j/7, 24h/24 et en 12 langues. Toutes les parties prenantes internes et externes, ainsi que les travailleurs de la chaîne de valeur, peuvent 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 cas d'atteinte aux droits humains.

Les sociétés Keolis et GEODIS disposent respectivement d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres. Ces dernières développent également des outils complémentaires. Keolis dispose d'un mécanisme d'alerte professionnelle, Keolis Ethic Line, disponible pour toute personne interne ou externe souhaitant signaler tout manquement aux droits humains.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les travailleurs de la chaîne de valeur sont subordonnées aux exigences des liens contractuels entre les sociétés du groupe SNCF et les entreprises attributaires de ses marchés de produits ou de services. Elles sont régies par les exigences juridiques de distinction claire et visible entre salariés SNCF et salariés prestataires intervenant dans les emprises du Groupe ainsi que de non-immixtion dans le management des salariés des entreprises attributaires.

Dans le cadre des audits sociaux réalisés chez les fournisseurs, les travailleurs de la chaîne de valeur sont interviewés par les auditeurs (le plus souvent externes). Ils évaluent leurs conditions de travail et détectent tout manquement ou atteinte aux droits humains. Les audits qualité/sécurité réalisés par les entités Achats du Groupe peuvent notamment déceler des situations de travail dissimulé ou d'emploi de personnes en situation illégale, grâce aux vérifications des listes du personnel,.

Les travailleurs de la chaîne de valeur ont recours aux dispositifs d'alertes mis en place par le Groupe pour signaler tout manquement dont ils seraient victimes ou témoins.

Les mesures visant à remédier aux impacts sur les droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit dans la partie Processus visant à remédier aux impacts négatifs de ce chapitre.

Lorsque les atteintes aux droits humains sont liées à la sécurité et à la cybersécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise. En effet, ces atteintes sont estimées comme les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention aboutirait à un caractère irréversible.

L'obligation de respect des droits humains est une exigence éthique, contractuelle et légale. Leur non-respect peut aboutir à une rupture anticipée du contrat. En cas d'alerte et/ou d'infraction avérée, des actions spécifiques de remédiation sont mises en œuvre : mise sous surveillance, plans d'action spécifiques, audits fournisseurs.

Dispositions particulières

Dans sa politique droits humains, le groupe SNCF s'oppose catégoriquement au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales.

Lors de l'évaluation de ses fournisseurs, le Groupe s'appuie sur des sources externes qui prennent en considération trois dimensions :

- L'identification des fournisseurs et des familles d'achats les plus à risques, qui s'appuie sur l'analyse de sources externes (Ecovadis)
- Les expertises internes sur les risques RSE
- Le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.

Le groupe SNCF évalue comme improbable la survenue d'atteintes graves, du fait de ses activités en direct. Il ne peut en revanche exclure totalement le risque dans les liens commerciaux qu'il entretient avec ses fournisseurs et prestataires, particulièrement dans les zones géographiques considérées à risques et sur lesquelles il exerce une vigilance particulière.

La charte relation fournisseurs & RSE de la SNCF s'impose à l'ensemble des fournisseurs de la SNCF, ainsi qu'à leurs sous-traitants et intermédiaires.

Keolis et GEODIS disposent respectivement d'une charte relations fournisseur et d'un code de conduite des partenaires d'affaires.

3.2.1.4 Alignement sur les instruments internationalement reconnus

Le groupe SNCF aligne ses politiques sur les instruments internationalement reconnus en matière de droits humains, de conditions de travail et de responsabilité sociale des entreprises :

- Principes directeurs des Nations unies sur les entreprises et les droits humains
- Charte internationale des droits humains
- Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail.

Le Groupe accompagne ses fournisseurs et sous-traitants dans la mise en œuvre de sa politique droits humains. Il exerce son influence pour que les actions de remédiations des risques soient apportées.

La charte relation fournisseurs et RSE du Groupe, la charte relation fournisseurs de Keolis et le code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS font référence aux conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et du Pacte mondial des Nations unies ainsi qu'à toute réglementation applicable à leur activité dans la zone où ils interviennent. Les objectifs achats responsables de la SNCF s'inscrivent dans la stratégie RSE du Groupe et contribuent à 14 des 17 Objectifs de Développement Durable [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur du chapitre – SBM-1].

Les politiques adoptées et mise en œuvre au sein de l'entreprise peuvent également être alignées avec des normes internationales telles que les normes ISO [cf. Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur – S2-1].

Des signalements portant sur des allégations de discrimination, de harcèlement moral, de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes ont été effectués en 2024. Une partie a été réalisée par des prestataires ou fournisseurs.

Le groupe SNCF est engagé dans une trajectoire d'amélioration continue de ses processus de gestion des risques et de conformité au regard des normes internationales en matière de droits humains et de conditions de travail, afin de prévenir et de traiter efficacement tout cas de non-respect au sein de sa chaîne de valeur. Les actions entreprises pour traiter ces cas et atténuer les occurrences futures, et les mesures mises en œuvre pour atteindre la conformité sont décrites ci-après [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs de ce chapitre – S2-3].

3.2.2 Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts – S2-2

Le groupe SNCF n'a pas de dispositif d'interaction directe et formalisée avec les travailleurs de la chaîne de valeur [cf. Informations générales – ESRs 2 ; Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – SBM-3 ; Exigences de publication supplémentaires des ESRs sectorielles ; Travailleurs de la chaîne de valeur].

3.2.2.1 Interactions dans le cadre des contrats

Dans le cadre de l'exécution des contrats, le Groupe a des interactions structurées et régulières avec les titulaires des contrats et représentants de ses fournisseurs et prestataires. Ces interactions se déroulent dans un cadre contractuel contraint qui n'autorise pas l'immixtion du commanditaire dans l'organisation et le management des salariés du prestataire.

Néanmoins, ces interactions peuvent aborder les impacts réels et potentiels sur les travailleurs de la chaîne de valeur dans le cadre du processus permanent de diligence raisonnable. L'objectif est de prévenir ces impacts, d'y remédier, et d'assurer le respect des droits des travailleurs.

Le groupe SNCF n'a pas signé d'accord cadre mondial avec des fédérations syndicales internationales relatif au respect des droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur. La direction RSE Groupe a initié une phase exploratoire sur les enjeux de performance, les contraintes à prendre en considération et les ressources à mobiliser pour y parvenir.

Les interactions avec les travailleurs de la chaîne de valeur se déroulent en cinq temps clés.

L'animation de la relation contractuelle

Un dialogue et une veille régulière sont menés par les salariés de la SNCF en charge du suivi de la réalisation des prestations avec les salariés des prestataires :

- Coconstruction avec l'entreprise fournisseur et présentation des plans de prévention au personnel du fournisseur intervenant sur site
- Suivi des indicateurs qualité des plans de prévention
- Suivi du respect des règles de sécurité et des normes contractuelles, chartes et du cadre réglementaire.

L'orientation du plan de vigilance sur l'amélioration du suivi des prestations de main d'œuvre vise notamment à développer le « savoir voir ». Il s'agit d'identifier la

survenue de manquements, d'événements ou situation anormales susceptibles de porter atteinte aux droits humains et à la santé et la sécurité des salariés des entreprises prestataires, particulièrement pour ceux qui travaillent sur des sites ferroviaires. La SNCF accompagne et mène des actions spécifiques auprès du management ou de la direction de l'entreprise prestataire pour remédier aux problèmes constatés, dans l'urgence et sur le fond. L'éventuelle absence de réaction du fournisseur ou sa persistance dans ces manquements, malgré les alertes de la SNCF, peuvent conduire à une rupture du contrat.

Plusieurs instances contractuelles de suivi des prestations se tiennent régulièrement : comité de suivi mensuel, comité de pilotage annuel ou semestriel. Des sujets liés aux IRO matériels peuvent y être abordés.

Les revues annuelles des contrats

À ces occasions, plusieurs sujets sont abordés concernant les conditions de travail des travailleurs des fournisseurs (évaluations RSE intégrant les sujets de santé et sécurité au travail). De plus, concernant les prestations sur emprises Keolis, un plan de prévention est signé avec le fournisseur. Keolis exige de ses prestataires des suggestions pour améliorer les conditions de travail de leur personnel sur les sites Keolis.

La réalisation d'audits ponctuels et ciblés

Ces audits sont menés selon la trajectoire définie dans le cadre du plan de vigilance du Groupe.

Au cours de ces audits, les travailleurs de la chaîne de valeur sont interviewés par les auditeurs afin d'évaluer leurs conditions de travail et de détecter tout manquement au respect des droits humains et aux règles de sécurité. En 2024, une vingtaine d'audits sociaux ont été initiés, dont 11 par SNCF Réseau sur des sous-traitants de rang 2. Un programme d'audits sociaux a également été diligenté par GEODIS sur des sites à l'international, incluant l'examen des aspects sociaux liés aux chaînes d'approvisionnement. Les audits qualité/sécurité menés par les entités Achats du Groupe permettent de déceler des situations de travail dissimulé ou d'emploi de personnes en situation illégale, grâce aux vérifications des listes du personnel.

Keolis a intégré une clause obligatoire rendant possible la réalisation d'audits sociaux sur les sites des clients par un tiers expert. Ils permettent le recueil de témoignages des travailleurs de la chaîne de valeur, pour certains types d'achats stratégiques tels que les bus et cars. Plusieurs rapports d'audits sociaux basés sur le standard international SMETA ont été transmis à Keolis par certains constructeurs de bus et cars.

Les retours d'expérience en cas d'incidents ou dysfonctionnements

L'analyse d'un incident ou dysfonctionnement permet de remonter jusqu'aux causes racines et d'identifier les actions à mettre en œuvre pour prévenir tout nouvel incident ou dysfonctionnement similaire. La remontée d'événements liés à la prestation affectant des travailleurs de la chaîne de valeur est prise en compte. Elle entraîne un suivi spécifique au niveau opérationnel en lien avec le titulaire du contrat. Elle peut conduire à la définition et la mise en œuvre de plans d'action correctifs, voire à la rupture du contrat en cas de persistance des manquements.

Les interactions avec les représentants de fournisseurs

La prise en compte des enjeux de santé et sécurité des salariés des prestataires a lieu tout au long du processus achat :

- En amont de la contractualisation par des opérations d'évaluation ou de diligence raisonnable des fournisseurs
- Au moment de la contractualisation, par des engagements réciproques formalisés
- Pendant l'exécution du contrat par des inspections communes préalables, l'établissement de plans de prévention, la participation des salariés prestataires au briefing et débriefing quotidiens sur les chantiers, etc.

Des interactions avec les fournisseurs ont également lieu dans le cadre des programmes d'actions spécifiques « Tous partenaires en sécurité » et « Nos vies, nos priorités » [cf. Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur – S2-4],

En 2024, des échanges ont eu lieu entre la direction de la Sécurité, la direction des Achats de la SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les trois grandes fédérations professionnelles dont dépendent les entreprises prestataires (SETVF, OPPBTP, SERCE). L'objectif était de réaliser des tournées communes entre le donneur d'ordre et des responsables d'entreprises prestataires sur des chantiers concernés par l'un des trois grands risques majeurs liés aux activités de maintenance ou de travaux ferroviaires (heurts par circulation, risque d'électrification et heurt par les engins de chantiers).

Responsabilité

La direction de la Sécurité et la direction des Achats Groupe ont la responsabilité opérationnelle de veiller au dialogue avec les fournisseurs en lien avec les IRO matériels.

Les directions des achats des sociétés du Groupe, et au niveau opérationnel les personnes responsables des marchés pilotent et animent la relation avec les fournisseurs.

3.2.2.2 Interactions avec les représentants de fournisseurs

Des interactions avec des représentants des fournisseurs au cours desquels des sujets relatifs aux IRO matériels peuvent être traités peuvent également avoir lieu en amont des marchés et lors de la procédure achat. Ces interactions se déroulent dans le respect des règles du code de la commande publique lors des phases de candidature, d'appel d'offres, de négociations.

Des échanges réguliers sont également organisés avec les fédérations professionnelles (par exemple dans le secteur de la propreté, du transport, des travaux), afin de s'assurer que les droits des travailleurs sont respectés.

3.2.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S2-3

3.2.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur les travailleurs de la chaîne de valeur s'appuient sur les mécanismes de signalement de l'entreprise : le dispositif d'alerte éthique, outils de veille et les dispositions contractuelles. Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et peuvent conduire à la mise en place de plans d'actions correctives, voire à la rupture de contrat en cas de manquement grave.

Pour Keolis

Les alertes concernant les droits humains remontent via les outils de veille également utilisés par le groupe SNCF :

(veille 360°) et Compliance for business. Keolis entre en contact avec le fournisseur concerné, afin de définir et de l'accompagner dans la mise en œuvre d'un plan d'action correctif. Si les actions ne sont pas menées à terme, le contrat peut être résilié.

Pour RLE

En cas d'accident sur les sites des clients de RLE, ces derniers sont responsables de la déclaration de l'accident. En tant que témoin, le transporteur a cependant la responsabilité de déclarer l'accident à l'autorité de sécurité ferroviaire, notamment si l'accident concerne le transport de matières dangereuses.

L'efficacité des mesures de réparation à la suite de signalements peut être vérifiée selon les sujets :

- Par la direction de l'Éthique, dans le cadre d'enquêtes
- Par les services Achats des sociétés du Groupe, dans le cadre des plans d'accompagnements définis et mis en œuvre en concertation avec les fournisseurs ou prestataires concernés.

Le dispositif d'alerte éthique est accessible aux parties prenantes externes, dont les travailleurs de la chaîne de valeur. C'est un canal de communication mis en place par le groupe SNCF pour signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite du Groupe, pour la prévention et la lutte contre la corruption, ainsi que les atteintes graves relevant du devoir de vigilance.

Le groupe SNCF utilise d'autres canaux qui, s'ils ne communiquent pas directement avec les travailleurs, identifient les situations anormales au regard des droits de travailleurs de la chaîne de valeur :

- Les dispositions contractuelles de suivi de la prestation : comités de suivi, comités de pilotage semestriels ou annuels
- La veille opérationnelle, assurée par les salariés en charge du suivi d'exécution des contrats.

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le site Groupe 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités, y compris à l'international, et est disponible en 12 langues. Elle assure une large couverture géographique. Dans certains cas, une communication sur le dispositif est réalisée par voie d'affichage, notamment sur les sites de GEODIS, et dans les emprises ou locaux de la SNCF où peuvent intervenir des salariés prestataires. Une communication plus systématique et mieux planifiée reste à mettre en œuvre auprès des salariés des fournisseurs.

Plus généralement, le Groupe communique de manière proactive avec ses fournisseurs via divers canaux externes :

- Le portail [Achats fournisseurs](#) de la SNCF
- Des newsletters
- Des événements spécifiques : webinaires fournisseurs.

Ces actions visent à garantir que tous les acteurs de la chaîne de valeur travaillent en sécurité, respectent les grands enjeux RSE dont le respect des droits humains, et aient accès à l'information légale et aux ressources nécessaires.

Le groupe SNCF suit les signalements ou les questions soulevées via les canaux précédemment cités. Ils concernent en particulier les marchés de prestations de main d'œuvre, dans lesquels le groupe SNCF est

susceptible d'être confronté à des manquements relatifs aux droits humains (y compris santé et sécurité) :

Dispositif d'alerte

Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi rigoureux [cf. détails du dispositif d'alerte Groupe en S1]. Des signalements émanant de fournisseurs ont pu être recensés et traités.

Chez Keolis, dans le cas où un travailleur de la chaîne de valeur recourt au dispositif d'alerte éthique pour signaler un manquement relatif aux droits humains, l'alerte est réceptionnée par le comité Keolis Ethic Line. Il est composé de représentants de la direction Juridique, conformité et assurances, de la direction des Ressources Humaines, de la direction de l'Audit et du pilotage des risques. Une fois réceptionnée, l'alerte fait l'objet d'une analyse préliminaire par le comité pour vérifier sa recevabilité. Le cas échéant, le comité informe la direction des achats en relation avec le fournisseur.

Chez GEODIS, la direction Gouvernance, risques et conformité organise le recueil et le traitement des alertes reçues au niveau central. Elle assure le suivi des données clés relatives aux alertes reçues et traitées, tant au niveau central que local, et les reporte au comité des risques.

Canal contractuel

Les dispositions contractuelles prévoient des instances de suivi de la réalisation des prestations avec l'encadrement du fournisseur. Ces instances sont plus spécifiquement centrées sur le suivi du volume et de la qualité des prestations. Toutefois, les sujets relatifs aux droits humains peuvent être également traités dans ce cadre.

Veille

Une des orientations du plan de vigilance 2024 prévoit d'améliorer les processus de suivi par la SNCF des marchés de prestation de main d'œuvre sous l'angle très spécifique des droits humains. Des plans d'action en découlent.

Les directions Éthique de la SNCF, de Keolis et de GEODIS, ont mis en place des organisations spécifiques pour traiter les signalements qui leur parviennent et diligenter des enquêtes approfondies le cas échéant.

Lors de la revue annuelle du plan de vigilance, les consultations organisées avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise (aux niveaux français et européen) évaluent la pertinence et l'efficacité des organisations mises en place autour de ces dispositifs. Le cas échéant, les ajustements nécessaires y sont apportés pour les améliorer, dans le respect du cadre légal (notamment eu égard aux obligations de protection des lanceurs d'alerte).

3.2.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions par les travailleurs de la chaîne de valeur

Le niveau de connaissance et de confiance vis-à-vis du dispositif d'alerte par les travailleurs de la chaîne de valeur n'est pas évalué par le groupe SNCF. Une communication systématique reste à déployer.

La dimension « workers' voice » fait l'objet d'une prise en compte croissante par les plateformes fournissant au Groupe des évaluations RSE de ses fournisseurs.

Le groupe SNCF s'attache à protéger toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les travailleurs de sa chaîne de valeur. Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en

charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

La plateforme d'alerte en ligne permet de déposer des signalements de façon anonyme. Le traitement de ces signalements est facilité par l'utilisation d'une boîte de dialogue sécurisée gérée par la direction de l'Éthique.

3.2.4 Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur - S2-4

3.2.4.1 Plan d'action et présentation d'actions clés concernant les impacts matériels

3.2.4.1.1 Plan d'action

Champs d'action	Sociétés ferroviaires (dont Fret SNCF)	RLE (hors Fret SNCF)	GEODIS	Keolis
Déployer le plan d'action « Tous partenaires en sécurité » sur la sous-traitance et la co-activité	X			
Continuer le déploiement des actions du plan de vigilance relatif à la maîtrise des risques d'atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement / risques RSE fournisseurs	X	X	X	X
Poursuivre les actions relatives aux achats responsables (empreinte territoriale, achats inclusifs et solidaires)	X	X	X	X
Action cyber	X	X	X	X

Résultats attendus

– La santé et la sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur, en particulier dans le cadre de la sous-traitance et de la coactivité, est garantie.

– Les droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur sont respectés et les actions d'achats responsables contribuent à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.

– La sécurité des données personnelles des partenaires est garantie.

Portée géographique

Les plans d'action sont déployés en France dans les zones géographiques où les sociétés concernées opèrent. Les actions relatives à la vigilance peuvent concerner des fournisseurs et sous-traitants opérant à l'international.

Horizon temporel

Sur le volet sécurité, les actions citées s'inscrivent dans la politique sécurité du Groupe et le programme PRISME dont les orientations portent sur 2023-2025.

Les autres actions s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue revu annuellement et continueront d'être enrichies.

Ces actions sont complémentaires aux dispositifs de maîtrise de risques conduits dans le cadre du pilotage des risques achats, sécurité et cyber.

Les éléments financiers relatifs à ce point de données sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

3.2.4.1.2 Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

Santé sécurité

Le groupe SNCF met en œuvre des mesures strictes pour prévenir les accidents graves tout au long de sa chaîne de valeur. À la suite d'une recrudescence d'accidents graves et mortels entre 2022 et 2023, le programme « Tous Partenaires en Sécurité » a été mis en place. L'objectif est de juguler cette tendance et d'améliorer la performance globale de sécurité, notamment sur les chantiers BTP (renouvellement et régénération des infrastructures ferroviaires, et rénovation des gares). Le plan d'action est focalisé sur la sécurité en coactivité et la sous-traitance. Il est piloté conjointement par la direction des Achats Groupe et la direction de la Sécurité Groupe. Ce plan d'action est sous la supervision directe du P.-D.G du Groupe. Six chantiers prioritaires ont été définis fin 2023 et sont en cours de déploiement en 2024 :

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

D'autres plans d'actions relatifs à la sécurité complémentaires sont mis en œuvre par les sociétés ferroviaire.

– SNCF Réseau : « Nos vies, notre priorité » est un programme piloté par SNCF Réseau sur l'exercice 2024, dont l'objectif est de renforcer le niveau de sécurité dans les opérations de travaux.

– **RLE** : le pôle « Transport de Marchandises Dangereuses » a la charge du pilotage des risques spécifiques à RLE (risque ferroviaire et transport de marchandises dangereuses). Les volumes de marchandises dangereuses font l'objet d'un suivi partagé en interne. Un plan d'action d'amélioration continue annuel est établi. En 2024, les actions ont porté principalement sur la formation et la sensibilisation du personnel et une visite de conformité réglementaire pour l'activité d'emballer et d'expéditeur de déchets chez Technifret.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Les actions de maîtrise des risques en matière d'atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement s'inscrivent dans la démarche de maîtrise des risques RSE fournisseurs. Elles reposent sur quatre piliers spécifiés dans le plan de vigilance :

- La politique droits humains officialisée le 11 décembre 2023

– La politique de sécurité 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

Enrichissement de la procédure d'évaluation des tiers

Les principes d'un volet devoir de vigilance des évaluations ont été définis dans un référentiel commun aux sociétés ferroviaires intitulé « Dispositif d'évaluation des Tiers » en 2023. Ces principes ont été intégrés dans les procédures de chaque société en 2024, en complément des critères de probité déjà antérieurement pris en compte.

Cette action s'inscrit dans l'objectif que toutes les sociétés du Groupe disposent d'une procédure d'évaluation des tiers complète validée par leur comité exécutif, sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et répondant aux exigences de la loi sur le devoir de vigilance.

Déploiement de la politique volontariste d'audits sociaux fournisseurs sur sites en 2024

En 2023, le groupe SNCF a initié une démarche de systématisation du recours aux audits sociaux de fournisseurs sur sites, en prévention et en remédiation des risques. Le déploiement se poursuit en 2024. Les critères pouvant déclencher un audit sont :

- Une évaluation de la politique RSE jugée faible
- Des sociétés relevant de catégories d'achats à risque
- Des sociétés ayant fait preuve de manquements ou ayant fait l'objet de signalement dans le cadre des relations contractuelles avec la SNCF.

En 2024, une vingtaine d'audits sociaux ont été initiés, dont 11 par SNCF Réseau sur des sous-traitants de rang 2. Conformément aux orientations définies dans le plan de vigilance 2024, ces audits sont soutenus par des actions d'amélioration du suivi par la SNCF des conditions opérationnelles de réalisation des prestations de main d'œuvre, sur les sites ou les chantiers SNCF. Ces actions seront pleinement déployées en 2025.

En 2024, le Groupe GEODIS a initié une campagne d'audit sociaux auprès de certains de ses fournisseurs. L'objectif est de déployer des audits sociaux selon le référentiel de SMETA 4P dans chaque région ou ligne de métier. Un, voire deux sites GEODIS sont inclus dans ces audits sociaux, ainsi qu'un minimum de deux fournisseurs et sous-traitants travaillant sur ou en relation avec ces sites GEODIS. Après les premiers audits dans la région Asie-Pacifique, d'autres audits sociaux sont également prévus en début 2025 dans les autres régions et lignes de métier. Les équipes locales sont responsables de la mise en œuvre et du suivi du plan d'action correctives des fournisseurs et sous-traitants sur la base des non-conformités identifiées par l'auditeur.

Chez SNCF Réseau, une cartographie des risques RSE des achats a permis d'identifier les catégories d'achat à risques : les travaux aux abords des voies, les prestations de sécurité, la fourniture de bois exotiques entre autres.

L'accent est mis sur l'évaluation continue des fournisseurs, l'intégration d'exigences RSE dans les processus d'achat, et la réalisation d'audits ciblés pour les catégories d'achats les plus sensibles. Une trajectoire d'audits sociaux de fournisseurs sur site est déployée par SNCF Réseau depuis 2022, ciblant en priorité les familles d'achats les plus à risques.

3.2.4.1.3 Présentation d'actions clés pour contribuer positivement, en faveur des travailleurs de la chaîne de valeur

Par ses pratiques d'achat, le groupe SNCF contribue à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.

Le groupe SNCF accompagne ses fournisseurs et sous-traitants dans une démarche d'amélioration continue pour prendre en compte les sujets de droits humains dans leurs propres activités. Par exemple, des plans d'accompagnement des fournisseurs issus des audits sociaux peuvent être mis en place dans le cadre des contrats cités précédemment. Il soutient activement le développement économique des territoires en collaborant étroitement avec les fournisseurs et sous-traitants locaux dans le respect des règles de la commande publique : mise en œuvre d'une politique d'ouverture des achats aux entreprises locales, plus particulièrement aux PME et aux entreprises de l'économie sociale et solidaire et du secteur protégé.

Chaque année, la SNCF réalise une étude avec la méthode LOCAL FOOTPRINT® pour évaluer l'empreinte territoriale de ses achats. En 2023, les 14,6 milliards d'euros dépensés par la SNCF en France pour ses achats ont soutenu 1% de l'emploi national, soit 265 000 emplois indirects, et contribué à hauteur de 19 milliards d'euros au PIB du pays.

En 2024, la SNCF a réalisé près de 48 millions d'euros d'achats solidaires : 20,8 millions d'euros auprès d'entreprises du secteur du travail protégé et adapté (STPA), 21,6 millions d'euros auprès d'entreprises du secteur de l'insertion par l'activité économique (SIAE) et 5,4 millions d'euros auprès d'autres structures de l'économie sociale et solidaire (ESS). De plus 1,4 millions d'heures d'insertion ont été contractualisées au titre des clauses sociales d'insertion dans les marchés classiques. La SNCF s'est fixé des indicateurs et objectifs Achats responsables associés qui sont suivis par les directeurs achats des sociétés ferroviaires, détaillés dans le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables ([SPASER](#)). La première publication a eu lieu en 2023, mise à jour en 2024.

Des actions sont notamment menées afin de soutenir l'intégration de travailleurs vulnérables par des pratiques d'achats inclusives :

- En ce qui concerne les travailleurs handicapés, la SNCF et Keolis ont un partenariat avec l'organisation Hosmoz (entité résultat de la fusion de Handeco et du Réseau Gesat), qui fait le lien entre les structures du secteur du handicap (EA et ESAT) et les entreprises donneuses d'ordre. Hosmoz effectue ainsi des analyses pour évaluer le potentiel de conversion de marchés classiques en marchés confiés au secteur protégé et adapté.

- Concernant l'intégration des personnes éloignées de l'emploi, la SNCF participe au dispositif Tapaj à destination des jeunes de 16-25 ans en situation de précarité, et au dispositif SEP. Elle collabore également avec le marché de l'insertion, qui organise des sensibilisations auprès des acheteurs et des fournisseurs.

Le groupe SNCF valorise également les initiatives de formation et de développement des compétences menées par les fournisseurs pour améliorer l'employabilité des travailleurs. Ces programmes de formation couvrent diverses compétences techniques et professionnelles, offrant aux travailleurs les outils nécessaires pour progresser dans leur carrière et favoriser le retour à l'emploi des personnes qui en sont éloignées. Plus généralement, le Groupe sensibilise et encourage les fournisseurs à se former à la RSE : événements et

webinaires, EcoVadis Academy disponible sur la plateforme EcoVadis.

Keolis cherche à augmenter son volume d'achats solidaires et inclusifs. L'objectif est d'avoir un impact social positif en proposant un emploi à des personnes qui en sont éloignées. En France, cela concerne le secteur du handicap ou de l'insertion par l'activité économique. Ces actions existent aussi dans les autres pays où Keolis opère avec les « social enterprises » au Royaume Uni, les entreprises détenues par des populations autochtones en Australie, les « Disadvantaged Business Enterprise (DBE) », détenus par des minorités aux États-Unis. En fonction des contextes spécifiques dans chaque pays, des obligations contractuelles fixées par les donneurs d'ordre (autorités organisatrices de la mobilité) deviennent systématiques. Elles fixent des objectifs en nombre d'heures d'insertion ou en montant d'achats auprès d'entreprises sociales embauchant en majorité des femmes, des personnes handicapées, des autochtones, des ethnies sous représentées.

3.2.4.2 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Santé-Sécurité

Le groupe SNCF dispose de procédures établies et d'une réglementation interne pour traiter des accidents et des incidents sécurité : système d'astreinte, système de gestion de crise, enquête interne, etc. Il peut mettre en place un traitement au cas par cas pour des situations particulières, ou des actions ponctuelles, dans le respect des procédures établies.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le groupe SNCF s'appuie sur des mécanismes de signalement (dispositif d'alerte, outils de veille et suivi de contrat) pour détecter les situations à risques ou impacts négatifs concernant les travailleurs de la chaîne de valeur [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs – S2-3].

La remontée d'événements liés à la prestation affectant des travailleurs de la chaîne de valeur est prise en compte et entraîne un suivi spécifique au niveau opérationnel en lien avec le titulaire du contrat. Cela peut conduire à la définition et la mise en œuvre de plans d'actions correctifs, voire à la rupture du contrat en cas de persistance des manquements malgré les injonctions du groupe SNCF.

3.2.4.3 Mesure de l'efficacité des actions

Le groupe SNCF suit et évalue la capacité des actions en œuvre à produire les résultats escomptés pour les travailleurs de la chaîne de valeur.

Santé et sécurité

Les salariés de la SNCF en charge du suivi de la réalisation des prestations assurent un suivi des indicateurs qualité des plans de prévention et du respect des règles de sécurité et des normes contractuelles, des chartes et du cadre réglementaire. Le Groupe demande à tous ses fournisseurs de communiquer leur taux de fréquence des accidents au travail. Un bilan mensuel « Accidentologie fournisseurs » est réalisé pour veiller à l'amélioration continue portée par les entreprises en matière de sécurité. Des audits qualité/sécurité sont également réalisés.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le suivi et l'évaluation reposent sur :

- Une approche systématique de notation des fournisseurs principaux en termes de performance RSE incluant le volet des droits humains et l'analyse de risques sur ce volet

– Le suivi des objectifs achats responsables et des indicateurs clés associés : achats solidaires, empreinte territoriale, sécurité, performance RSE et gestion des risques.

En complément et de manière ponctuelle et ciblée, le groupe SNCF assure un suivi des plans d'actions de remédiation issus des audits fournisseurs, en particulier les audits sociaux. Il s'agit de démontrer la bonne mise en œuvre de la charte relation fournisseurs & RSE ou tout autre engagement contractuel RSE, et le suivi des actions correctrices à la suite d'une alerte.

Dans le cas exceptionnel de procédures judiciaires ou condamnations qui pourraient toucher les fournisseurs et dont le groupe SNCF serait informé par une alerte ou par des outils de veille, celles-ci font l'objet d'un suivi par les équipes concernées (achats, juridique, éthique, RSE).

3.2.4.4 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Pilotage des risques

Les sociétés du Groupe établissent leur cartographie des risques majeurs et définissent à partir de cette cartographie un ensemble de processus et de dispositifs de maîtrise. Les cartographies des risques RSE des achats, établies par les directions des Achats des sociétés du Groupe, identifient des familles ou catégories d'achats à risques [cf. Plan de vigilance, Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, sous-traitants et fournisseurs au regard des risques].

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.

Remontée terrain

En cas d'impact négatif réel remonté via les canaux cités ci-dessus [cf. Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur – S2-2 ; Processus visant à remédier aux impacts négatifs – S2-3], un plan d'action correctives peut être mis en place en concertation avec le fournisseur. Le Groupe collabore ainsi activement avec ses fournisseurs et les accompagne dans la mise en œuvre de plans d'amélioration continue.

Plan de prévention

À l'échelle des marchés et spécifiquement pour ce qui concerne la prise en compte des enjeux de santé et sécurité pour les personnels externes qui interviennent sur les emprises du groupe SNCF, un plan de prévention est systématiquement rédigé et présenté au personnel intervenant sur site. Ce plan consiste en une analyse des risques potentiels liés à la prestation.

Pour RLE

Si le plan de prévention est établi par le client, les équipes de RLE participent aux visites préalables à la mise en place du contrat pour identifier, analyser et communiquer les risques aux clients. Le plan de prévention est ensuite établi par le site du client et transmis aux équipes de Fret SNCF ou autres sociétés de RLE pour signature. Les personnels intervenant sur ces sites sont alors formés aux mesures prévues par le plan de prévention.

Sélection des fournisseurs

Le Groupe met en place une politique rigoureuse de sélection et de surveillance de ses fournisseurs. Cette politique inclut des critères de durabilité dans les contrats et les appels d'offre, afin de promouvoir des pratiques d'achat responsables. En effet, chaque fournisseur potentiel est soumis à un processus de sélection minutieux où des aspects tels que le respect des droits

humains, la protection de l'environnement, et le respect des normes sociales et éthiques sont scrutés et évalués avec attention. Les fournisseurs de rang 1 s'engagent à respecter et à faire respecter la charte relations fournisseurs & RSE et la charte éthique du groupe SNCF par leurs cotraitants, sous-traitants et intermédiaires. Dans le cadre de l'exécution du contrat, les fournisseurs sont tenus de respecter des normes strictes en matière de droits humains, de santé et de sécurité.

Les mêmes conditions s'appliquent pour GEODIS et Keolis et leurs fournisseurs.

Ces exigences sont renforcées par des évaluations régulières, notamment pour les fournisseurs identifiés comme présentant un risque élevé ou très élevé. Chaque audit ou évaluation est conçu pour détecter toute non-conformité potentielle ou avérée et pour s'assurer que les fournisseurs adhèrent aux standards élevés du Groupe.

Le Groupe incite tous ses fournisseurs :

- À faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant
- À mettre en place une politique de prévention et de maîtrise des risques et impacts RSE de leurs activités
- À mettre en place des systèmes de management des risques adaptés (environnement, projet, qualité/sécurité, etc.).

Un plan de progrès peut être exigé des fournisseurs qui ne satisfont pas aux exigences du Groupe. Il peut être mis fin à la relation avec eux si ces progrès ne se concrétisent pas.

Mise en place de processus pour remédier aux impacts

Dans le cadre de son processus de diligence raisonnable, le groupe SNCF s'assure de la mise en place de procédures pour remédier aux impacts négatifs matériels et de l'efficacité de leur mise en œuvre et de leurs résultats [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

Santé et Sécurité

Le groupe SNCF met en place des processus rigoureux et structurés pour gérer les accidents graves impliquant des fournisseurs et prestataires. Lorsqu'un accident survient, des mesures immédiates sont déclenchées selon des procédures et des scénarios préétablis pour organiser les secours et pour éviter une extension des conséquences à d'autres opérateurs, salariés de la SNCF ou de ses prestataires.

De manière concomitante, une enquête approfondie est immédiatement déclenchée afin d'identifier les causes profondes de l'incident et de mettre en œuvre des mesures préventives pour empêcher la récurrence de tels événements à l'avenir. Cette enquête est menée avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, y compris les travailleurs et les représentants syndicaux, et en mobilisant des experts internes ou externes en sécurité.

Par exemple, Keolis a rendu systématique l'approche « High Potential Incident (HPI) ». Il s'agit de rédiger une fiche HPI dès la survenue d'un risque potentiel d'accident grave afin d'analyser les causes et de les traiter en amont dans les situations similaires sur d'autres filiales.

Droits humains altérés dans la chaîne de valeur

En cas de note insuffisante du fournisseur à l'évaluation de sa maturité RSE ou à la suite de l'identification de cas de non-respect des droits humains lors d'audits sociaux ou de signalements, l'acheteur concerné se rapproche du fournisseur afin d'établir et mettre en œuvre un plan d'action, en concertation avec lui, en préalable à une

réévaluation ultérieure. Les audits sociaux fournisseurs permettent d'accompagner les fournisseurs dans une démarche d'amélioration continue par la mise en œuvre de plans d'actions définis et concertés ensemble à l'issue de l'audit. Plus largement, le Groupe accompagne activement ses fournisseurs par le biais de partenariats pour renforcer leurs capacités en matière de droits humains.

3.2.4.5 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Par la mise en œuvre de son plan de vigilance et ses pratiques d'achats responsables, le groupe SNCF prend des mesures pour éviter de causer ou d'exacerber les impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, à savoir :

- L'adhésion des fournisseurs aux chartes relation fournisseurs respectives de la SNCF, de GEODIS et de Keolis
- L'intégration de clauses éthique & RSE dans les contrats
- Les procédures d'évaluation RSE des fournisseurs
- Plus généralement, toutes les actions d'intégration de la RSE dans les achats, en déclinaison du SPASER de la SNCF et des politiques d'achats responsables de GEODIS et Keolis.

3.2.4.6 Incidents en matière de droits humains

Le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés à sa chaîne de valeur en amont et en aval.

3.2.4.7 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Santé-sécurité

Le groupe SNCF alloue des ressources significatives pour garantir la santé et la sécurité des travailleurs présents dans sa chaîne de valeur. Des programmes spécifiques, tels que le programme IMPACT, sont déployés avec pour objectif d'améliorer la sécurité des travailleurs.

Les ressources humaines dédiées à cette tâche comprennent des équipes de sécurité spécialisées, ainsi que des correspondants chargés de partager les bonnes pratiques de sécurité avec les partenaires. Ces équipes travaillent en étroite collaboration avec les fournisseurs et les prestataires pour s'assurer que les procédures de sécurité sont bien comprises et appliquées.

De plus, des audits réguliers sont réalisés pour vérifier la conformité aux normes et identifier les domaines nécessitant des améliorations.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Pour garantir le respect des réglementations locales et des normes internationales sur les droits humains, la SNCF a mis en place des outils de veille réglementaire sur mesure. Ces outils permettent de surveiller les évolutions législatives et de s'assurer que les pratiques des fournisseurs et prestataires sont conformes aux exigences en vigueur.

Des audits réguliers sont réalisés pour vérifier la conformité des pratiques des partenaires et pour identifier les domaines nécessitant des améliorations. Les ressources allouées à cette tâche incluent des équipes de conformité spécialisées, ainsi que des correspondants locaux chargés de l'application des normes. Ces équipes travaillent en étroite collaboration avec les fournisseurs et prestataires pour s'assurer que les droits humains sont respectés tout au long de la chaîne de valeur.

À la direction des Achats de la SNCF, le pôle responsable de l'animation des sujets achats responsables et santé et

sécurité des fournisseurs comprend trois ETP (équivalent plein-temps). Ce pôle travaille étroitement avec les directions RSE et Sécurité du Groupe. Il anime un réseau de référents présents dans chacune des entités de production Achats de la SNCF : achats responsables et RSE d'une part, et santé et sécurité fournisseurs d'autre part. Chaque réseau rassemble entre 10 et 20 personnes qui se réunissent et se concertent régulièrement.

3.2.4.8 Actions mises en œuvre pour atténuer les risques matériels et saisir les opportunités matérielles

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le groupe SNCF veille au respect strict des réglementations locales et des normes internationales en matière de droits humains dans le cadre de la mise en œuvre du plan de vigilance et de la politique droits humains. Les actions visant à atténuer et prévenir les impacts négatifs en matière d'atteinte aux droits humains dans la chaîne de valeur et les processus associés sont mis en œuvre dans le cadre du suivi des marchés et des signalements. Les actions relevant du plan de vigilance font l'objet d'un suivi en fonction d'objectifs et d'indicateurs définis à l'occasion de revues régulières avec les principales directions fonctionnelles et d'appui du Groupe.

Le pilotage et la mise en œuvre des programmes et plans d'actions annuels et pluriannuels relatifs à la santé et à la sécurité des travailleurs sont assurés par les entités opérationnelles (Établissements) et fonctionnelles (directions d'appui) des sociétés du Groupe dans le cadre de leurs activités de production. Elles en assurent le suivi chacune à leur niveau.

Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les travailleurs de la chaîne de valeur.

Dans le cadre de son exercice de double matérialité 2024, le groupe SNCF n'a pas identifié d'opportunité matérielle concernant les travailleurs de la chaîne de valeur.

3.2.5 Cibles liées à la gestion des IRO - S2-S

3.2.5.1 Santé et sécurité

En ce qui concerne la réduction des impacts négatifs, il existe des cibles générales en matière de santé et sécurité, qui englobent les activités de sous-traitance et la coactivité avec les prestataires : atteindre l'objectif de « zéro mort au travail » chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.

Cette cible est l'un des grands objectifs associés aux orientations 2023-2025 du programme PRISME qui repose sur l'engagement de contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire, avec le crédo de faire de la sécurité un bien commun.

Le programme « Tous partenaires en Sécurité » lancé fin 2023 a abouti à un plan d'action composé de six leviers. La mise en œuvre de ce plan d'action a démarré fin 2024 et sera déployé en 2025. La mise en œuvre des actions et le suivi du programme permettra de mesurer au fil du temps les progrès réalisés. [cf. Plan de vigilance, Cartographie des risques et actions, Santé et sécurité des personnes].

Les objectifs du Programme « Tous partenaires en sécurité » ont été partagés avec les fédérations professionnelles représentant les travailleurs de la chaîne de valeur du secteur BTP.

Le processus de fixation des cibles du programme PRISME est détaillé dans le chapitre dédié au Personnel de l'entreprise [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Cibles liées à la gestion des IRO matériels – S1-5]. La DRASS

n'a pas interagi avec les travailleurs de la chaîne de valeur ou leurs représentants légitimes dans le cadre du processus de fixation des cibles.

Néanmoins, en 2023, des consultations ont été conduites auprès de fournisseurs et une présentation des mesures mises en œuvre dans le plan d'action « Tous partenaires en sécurité » a été faite à près de 800 fournisseurs et prestataires à l'occasion d'un webinaire.

Les performances par rapport aux cibles sont suivies par la DRASS dans le cadre du programme PRISME et de la mise en œuvre de « Tous partenaires en sécurité ».

En 2024, le plan d'action a été enrichi sur la base des recommandations d'un rapport rendu en début d'année par un comité international d'experts sécurité, missionné par la SNCF sur l'exercice en sécurité de la sous-traitance et de la coactivité.

3.2.5.2 Droits humains

Le groupe SNCF n'a pas défini de cible mesurables, axées sur les résultats concernant les droits humains dans la chaîne de valeur. Dans le cadre des travaux de suivi des prestations de main d'œuvre associé à la mise en œuvre du plan de vigilance, des cibles pourraient être définies une fois que des actions clés ou procédures spécifiques auront été identifiées et décidées.

3.3 COMMUNAUTÉS AFFECTÉES - S3

3.3.1 Politiques relatives aux communautés affectées - S3-1

3.3.1.1 Objectifs généraux

Les enjeux de durabilités liés aux communautés affectées identifiés comme matériels sont regroupés selon les thèmes suivants :

Thème	Sociétés du Groupe concernées
Sécurité des riverains	Sociétés ferroviaires (en particulier SNCF Réseau)
Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)	Sociétés ferroviaires (en particulier SNCF Réseau)

Certaines politiques permettant de prévenir, atténuer et corriger les impacts affectant les communautés locales sont développées dans d'autres chapitres du rapport de durabilité. C'est notamment le cas des politiques santé et sécurité. Seules les informations non reprises dans les autres chapitres figurent dans ce chapitre.

Sécurité des riverains

Objectifs généraux

La politique sécurité du Groupe est une politique de sécurité globale. Sa mise en œuvre a notamment vocation à assurer la protection de l'environnement dans lequel il opère, comprenant les riverains.

Elle porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave

La politique santé et sécurité est dans le chapitre dédié au personnel de l'entreprise [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Politiques concernant le personnel de l'entreprise]

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

Objectifs généraux et champ d'application

Elle porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Impacts sur les communautés	Impact négatif	Dommages environnementaux et sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)

Champ d'application

SNCF Réseau traverse 9 700 communes et gère 28 000 kilomètres de lignes sur le territoire français. SNCF réseau doit donc tenir compte des riverains affectés par les travaux et l'exploitation sur le réseau. Les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires peuvent entraîner des nuisances pour les riverains : bruit, poussières, déviations routières.

Responsabilité de mise en œuvre

Le gestionnaire d'infrastructure dans le cadre des travaux de maintenance ou de développement porte la responsabilité des concertations à mener auprès des riverains.

Alignement sur des normes tierces

SNCF Réseau s'engage à respecter la directive européenne sur le bruit et l'environnement (Directive 2002-49-CE). Elle impose aux grandes infrastructures et aux principales agglomérations d'établir des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit.

SNCF Réseau respecte également les différents volets de la loi de 1992 relative à la lutte contre le bruit et codifiée dans les articles L.571-9 et 10 du code de l'environnement et ses décrets d'application, repris dans les articles R.571-432 à R.571-52. Lors de l'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes, des valeurs maximales de bruit, sur les périodes de jour et de nuit, doivent être respectées par le gestionnaire de l'infrastructure. Inversement lors de la construction d'un bâtiment le long d'une voie ferrée existante, le maître d'ouvrage du bâtiment en construction doit se référer à une classification des voies bruyantes définies par le préfet pour protéger ou isoler le bâtiment qu'il construit. SNCF Réseau respecte également les obligations légales liées au droit de la participation du public, tel que défini dans le code de l'environnement en France. Cela concerne particulièrement les projets ayant un impact environnemental, dont le bruit.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Dans le cadre de l'obligation légale liées au droit de la participation du public fixée par le code de l'environnement, SNCF Réseau organise des

concertations pour permettre au public de participer à la définition stratégique des projets très en amont jusqu'à leur réalisation. Les parties prenantes concernées sont les voyageurs, les riverains, les entreprises, les agriculteurs et les citoyens. Les concertations permettent la prise en compte des préoccupations des citoyens.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a poursuivi en 2023 ses partenariats avec Décider Ensemble, le Groupement d'intérêt scientifique démocratie et participation et l'ICPC (Institut de la concertation et de la participation citoyenne).

De plus, dans le cadre du dialogue territorial, les points d'attention particuliers (opération de prévention) sont étudiés dans une optique d'amélioration continue.

Mise à disposition de la politique

Pour informer les riverains et les parties prenantes qui participent à la mise en œuvre des actions liées à la réduction du bruit, SNCF Réseau s'engage dans plusieurs actions de communication :

- Réunions d'Information : des sessions d'information sont souvent organisées où les équipes de SNCF Réseau rencontrent les riverains pour discuter des programmes en cours et futurs concernant la réduction du bruit.

- Consultations et Concertations : dans le cadre de la mise en place de solutions de réduction du bruit, des concertations locales sont souvent inaugurées pour adapter les mesures aux besoins de la communauté locale et recueillir des retours directs des habitants concernés.

- Supports de communication : SNCF Réseau utilise différents supports tels que des brochures, des courriers personnalisés, et des pages web dédiées pour informer des démarches engagées et des progrès réalisés. De même, pour chaque chantier, SNCF Réseau fournit un document appelé « dossier bruit de chantier » aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier. Ce dossier récapitule les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

3.3.1.2 Dispositions particulières vis-à-vis des peuples autochtones

Les activités du groupe SNCF se rapportent aux impacts matériels affectant les communautés locales situées en France. Les politiques associées ne comprennent aucune disposition particulière visant à prévenir et réparer les impacts sur les peuples autochtones.

3.3.1.3 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements et mécanismes de contrôle

À travers sa politique droits humains, le Groupe a formalisé ses engagements à respecter et promouvoir les droits humains, y compris les droits du travail, au sein de sa chaîne de valeur, en faisant explicitement référence aux Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et aux Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Ces engagements sont repris et détaillés dans plusieurs politiques et chartes du Groupe, notamment la Charte éthique et la Charte Relation Fournisseurs & RSE.

Ils se traduisent concrètement dans les mesures définies et mises en œuvre dans le cadre des projets ferroviaires pour prévenir et atténuer les risques susceptibles d'impacter les populations des territoires concernés. L'éventualité d'impacts vis-à-vis des communautés locales

a également été pris en compte dans la politique droits humains du Groupe. À date, aucune société du Groupe n'a été confrontée à de tels cas de figure dans les contextes géographiques où se déploient leurs activités. Par conséquent, le Groupe n'a pas instauré de processus particulier vis-à-vis des communautés locales (au sens des « populations autochtones »). Il s'appuiera le cas échéant sur ses processus et mécanismes internes préexistants pour exercer son devoir de vigilance et contrôler le respect de ses engagements, via les trois lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.

- Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.

- L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les communautés affectées en matière de droits humains s'inscrivent dans le cadre général des interactions avec les communautés affectées [cf. Processus de dialogue avec les communautés affectées – S3-2].

Un dispositif d'alerte à l'échelle du groupe SNCF ouvert à toutes les parties prenantes internes et externes, y compris les communautés locales, est mis en place pour signaler les cas d'atteintes aux droits humains. Le dispositif d'alerte est décrit dans le rapport de durabilité et le plan de vigilance [cf. Politiques en matière de conduite des affaires – G1-1 ; Plan de vigilance].

Les mesures visant à remédier et/ou à permettre de remédier aux impacts sur les droits humains des communautés affectées s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs – S3-3].

Lorsque les droits humains sont liés à la sécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise, ces atteintes étant estimées les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention donnerait un caractère irréversible.

3.3.1.4 Alignement sur les instruments internationalement reconnus

À travers ses grandes politiques piliers du devoir de vigilance et notamment sa politique droits humains, le Groupe a formalisé ses engagements à respecter et promouvoir les droits humains, y compris les droits du travail, au sein de sa chaîne de valeur, en faisant explicitement référence aux Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits de l'homme, à la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et aux Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Ces engagements sont repris et détaillés dans plusieurs politiques et chartes du Groupe, notamment la Charte éthique et la Charte Relation Fournisseurs & RSE.

La politique droits humains du Groupe, qui définit ses engagements vis-à-vis des communautés locales et des territoires, est alignée sur :

- Les objectifs de développement durable

- Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies. Ils font référence aux principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme, incluant :

- La Déclaration universelle des Droits de l'Homme,
- Le Pacte international relatif aux droits civils et politiques
- Le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels

– Les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Sur le périmètre de ses activités, y compris en lien avec ses fournisseurs et sous-traitants, le groupe SNCF n'a pas connaissance de cas d'atteintes graves aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui impliquent des communautés affectées dans ses propres activités ou dans sa chaîne de valeur en amont et en aval.

3.3.2 Processus de dialogue avec les communautés affectées – S3-2

3.3.2.1 Exemples de la prise en compte des points de vue des communautés affectées

Les points de vue des communautés affectées, c'est-à-dire les riverains, éclairent les décisions du groupe SNCF dans le cadre du traitement des impacts que les activités de l'entreprise peuvent avoir sur eux. En particulier, les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires portés par SNCF Réseau, ont des impacts sur les populations locales et leur environnement.

Afin de les informer et recueillir leur avis, SNCF Réseau conduit des actions de concertation et de dialogue territorial depuis de nombreuses années. Cela permet d'ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et de réduire les risques de mécontentement, voire de contentieux.

Pour prévenir et réduire les impacts sur les populations riveraines en cas de fortes nuisances sonores liées à ses travaux, SNCF Réseau déploie sur ses chantiers et bases travaux des outils de mesure, prévention et gestion des nuisances sonores [cf. Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées – S3-4]. Des outils de dialogue sont mis en place avec les riverains pour les informer sur la nature du chantier, sa durée prévisionnelle, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter et pour leur permettre de remonter les éventuels problèmes rencontrés pour les traiter dans les meilleurs délais. De même, pour chaque chantier, SNCF Réseau fournit un document appelé « dossier bruit de chantier » aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire où sont prévus les travaux et les installations de chantier. Ce dossier récapitule les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

3.3.2.2 Espaces de dialogues avec les communautés affectées et principes clés

Les points de vue des riverains peuvent être recueillis via le recueil de leurs retours directs, par exemple par SNCF Réseau dans le cadre des concertations avec les populations riveraines de ses projets ou de son réseau exploité pour analyser les éventuelles incidences avec les riverains.

Par ailleurs, SNCF Réseau dialogue en permanence avec les autorités publiques (État, collectivités) et les élus locaux et territoriaux.

SNCF Réseau a poursuivi en 2023 ses partenariats avec Décider Ensemble, le Groupement d'intérêt scientifique démocratie et participation et l'ICPC (Institut de la concertation et de la participation citoyenne) dans une logique d'amélioration continue de ses processus de concertation.

Le groupe SNCF entreprend des dialogues structurés avec les communautés affectées, intégrant des consultations et des partages d'information avec les riverains aux moments clés de la gestion des projets d'infrastructures ferroviaires. Les procédures et pratiques de concertation menées par SNCF Réseau relèvent pour certaines d'obligations réglementaires liées au droit de la participation du public : concertations prévues par le code de l'environnement, concertations prévues par le code de l'urbanisme, enquête publique. D'autres sont conduites de manière volontaire pour faciliter les relations territoriales. Chaque année, SNCF Réseau organise en moyenne une quinzaine de concertations.

Les modalités d'information et de participation du public sont variées : les équipes concertation de SNCF Réseau organisent des réunions publiques, des ateliers, des rencontres et des visites de site, ou tout autre modalité adaptée aux enjeux du projet. Le numérique peut également être utilisé au service de la participation : campagne sur les réseaux sociaux, création de sites ou de pages internes consacrés aux projets et proposant des formulaires d'expression.

3.3.2.3 Principes clés : suivi et animation du dialogue

Pour les projets d'infrastructure, la responsabilité de la bonne tenue des concertations relève du président directeur général de SNCF Réseau. Il s'appuie sur des délégations de pouvoir aux directeurs généraux puis aux directeurs territoriaux et directeurs de projets.

Les directeurs territoriaux sont en relation permanente avec les élus des régions concernées et le Directeur de la communication et du dialogue territorial s'assure de créer des bonnes relations avec les acteurs et parties prenantes du territoire.

L'efficacité du dialogue avec les communautés affectées est évaluée :

– Via des sondages d'opinion commandés sur certains projets pour mesurer l'adhésion aux projets.

– De manière indirecte, par une veille concernant l'existence de contentieux juridiques ou d'articles de presse à tonalité négative ou positive

– Via l'élaboration et mise en place d'actions éclairées par le regard et le retour des riverains lors des concertations.

Plus généralement, les comptes-rendus de séquence de concertation, qui sont rédigés par les garants de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) et les internes, permettent de mesurer les effets des projets sur les communautés affectées.

Des associations représentatives de l'environnement peuvent également s'exprimer lors des comités des parties prenantes.

Afin de mieux connaître les points de vue des communautés affectées, c'est-à-dire les riverains, SNCF Réseau mène des campagnes de communication contre le bruit. Les chantiers sont pré-annoncés et des mesures de sécurité sont prises.

De plus, dans le cadre du dialogue territorial, les points d'attention particuliers (opération de prévention) sont étudiés dans une optique d'amélioration continue.

SNCF Réseau cherche également à diversifier les publics visés dans le cadre des concertations : réunions

publiques, promenade découverte, affiches, publicités, réseaux sociaux. SNCF Réseau mène aussi des sondages à l'échelle régionale et internationale afin de recueillir les avis sur les projets.

Comme indiqué ci-dessus [cf. Politiques relatives aux communautés affectées – S3-1], aucune disposition particulière n'est prévue pour le dialogue avec les peuples autochtones, les activités se rapportent aux impacts matériels affectant les communautés locales étant localisées en France.

3.3.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S3-3

3.3.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Le Groupe met à disposition différents canaux de communication pour que les riverains puissent remonter leurs préoccupations et signaler tout impact négatif réel et potentiel les concernant :

- Le suivi des concertations et des sondages réalisés dans le cadre des projets de développement ou de modernisation du réseau par SNCF Réseau

- Le dispositif d'alerte éthique du Groupe.

L'analyse de la remontée de ces informations permet de mettre en place les procédures de remédiation et de réparation (indemnisation, etc.).

SNCF Réseau

Une procédure d'alerte et de médiation est mise en place ainsi que des procédures pour traiter les litiges potentiels avec les fournisseurs, clients, riverains et associations.

Pour SNCF Réseau, le système d'alerte pour l'ensemble des parties prenante repose sur le dispositif de sécurité incluant notamment l'outil Vigi Express. Il s'étend donc aux interactions avec les riverains, pour une communication rapide et efficace en cas de problème.

En parallèle, SNCF Réseau privilégie une approche humaine et participative en dialoguant directement avec les parties prenantes. Elle s'efforce d'écouter les préoccupations et d'adapter les projets lorsque cela est possible.

L'approche générale consiste à exposer les intentions et scénarios envisagés, à peser les avantages et inconvénients, puis à prendre des décisions éclairées. Ces décisions sont ensuite expliquées aux différentes parties concernées. Cela est ancré dans les pratiques de SNCF Réseau, même s'il n'existe pas de procédure formelle.

Plusieurs canaux sont à disposition des riverains pour faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et de demander d'y remédier :

- Les démarches de concertation dans le cadre des projets [cf. Processus de dialogue avec les communautés affectées – S3-2], pour faire remonter leurs préoccupations relatives à la gêne sonore.

- L'outil Vigi Express de SNCF Réseau, une plateforme de remontées d'alertes « froides » pour signaler une anomalie sur le réseau ferré et ses abords.

- Le canal d'alerte via la plateforme d'alerte éthique, accessible aux parties prenantes externes, y compris les communautés affectées, pour signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite du Groupe.

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le site internet du

Groupe www.sncf.com 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris à l'international, et est disponible en 12 langues.

Signataire de la Charte de la participation du public, SNCF Réseau a développé une posture volontariste de dialogue et d'écoute de ses parties prenantes. Elle met en place des canaux de remontée d'information par les riverains dans le cadre des concertations réglementaires ou volontaires associés aux projets détaillés précédemment.

Toutes les remontées font l'objet d'un traitement adapté par l'entreprise. Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi rigoureux [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Processus de réparation des impacts négatifs – S1-1]. En 2024, aucun signalement émanant de riverains n'a été recensé.

De manière qualitative, les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions constituent des canaux de détection pour identifier la satisfaction ou les incompréhensions voire les préoccupations des territoires.

3.3.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions par les communautés affectées

La tenue des concertations réglementaires est une étape obligatoire pour la réalisation d'opérations d'aménagement. L'enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique permet de s'assurer que l'avis de toutes les personnes intéressées a été recueilli. En son absence, la déclaration d'utilité publique pourrait être attaquée ou ne pas être adoptée sur avis du commissaire enquêteur.

Le niveau de connaissance et de confiance vis-à-vis du dispositif d'alerte par les riverains n'est pas aujourd'hui évalué par le groupe SNCF.

Le groupe SNCF s'attache à protéger toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les riverains. Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

La plateforme d'alerte en ligne permet de déposer des signalements de façon anonyme. Le traitement de ces signalements anonymes est facilité par l'utilisation d'une boîte de dialogue sécurisée gérée par la direction de l'Éthique Groupe.

En ce qui concerne la remontée des préoccupations des riverains par d'autres canaux dans le cadre des projets d'infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau a toujours accueilli positivement les signalements qui lui sont faits.

3.3.4 Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées - S3-4

3.3.4.1 Plan d'action et présentation d'actions clés concernant les impacts matériels

Plan d'action : vue générale

Champs d'action	Sociétés ferroviaires		GEODIS	Keolis
	SNCF Réseau	Autres sociétés ferroviaires		
Mener les actions de prévention des accidents relatives à la gestion des passages à niveau	X			
Poursuivre les actions anti-bruit et de résorption des points noirs du bruit ferroviaire	X			

Résultats attendus

- La sécurité des riverains est garantie, notamment en ce qui concerne la traversée des voies par le public ainsi que pour les passages à niveau
- Les impacts négatifs sur les riverains relatifs aux nuisances sonores sont pris en compte par le biais d'un dialogue proactif, et minimisés autant que possible par des actions de prévention et d'atténuation.

Portée géographique

Les plans d'actions sont déployés en France dans les zones géographiques où les sociétés concernées opèrent.

Horizon temporel

Les actions s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue revu annuellement et continueront d'être enrichies.

Dans le cadre du plan de relance ferroviaire 2020-2025, des crédits à hauteur de 120 millions d'euros ont été affectés pour l'accélération de la résorption des points noirs du bruit ferroviaire (PNB). Ces crédits sont issus de la cession d'actifs du groupe SNCF.

Les éléments financiers relatifs à ce point de données sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

Sécurité des riverains

La SNCF mène des actions de prévention des accidents graves relatives à la gestion des passages à niveau, sur deux volets :

- Suppressions des passages à niveau en concertation avec les collectivités territoriales
- Multiplication d'aménagements visant à réduire les risques identifiés, via un diagnostic routier notamment.

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

SNCF Réseau mène des actions innovantes de lutte contre la gêne sonore :

- Les améliorations de la voie avec les semelles sous-traverses

- L'utilisation de béton bas carbone pour la construction de murs acoustiques pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Du ressort des entreprises ferroviaire, les actions sur le matériel roulant sont également très efficaces. Ainsi, l'utilisation de semelles de freins composites en remplacement de celles en fonte sur la majorité des trains de voyageurs a produit une amélioration de l'ordre de 7 à 10 dB(A). Elle est perceptible sur tout le parcours des trains, au-delà des zones de freinage.

Le même dispositif équipe progressivement le parc matériel de fret sous l'impulsion de mécanismes financiers et réglementaires. Ainsi, à partir du 8 décembre 2024, en application de la révision des spécifications techniques d'interopérabilité (STI) bruit de 2019, seuls les wagons fret les plus silencieux (utilisant des semelles de freins composites) sont autorisés à circuler sur certains itinéraires. Ces itinéraires dits moins bruyants correspondent aux sections de lignes ferroviaires sur lesquels circulent plus de 12 trains de fret par nuit. Les entreprises ferroviaires ne sachant pas affecter un wagon à un itinéraire spécifique, c'est donc l'ensemble du parc de wagons qui est en voie d'amélioration.

3.3.4.2 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

Dans le cadre du plan de relance ferroviaire 2020-2025, des crédits à hauteur de 120 millions d'euros ont été affectés pour l'accélération de la résorption des PNB. Ce nouveau programme de financement va permettre

- D'actualiser et de compléter le recensement des PNB sur l'ensemble du territoire

- De conduire d'importants programmes d'amélioration phonique de logements classés PNB ferroviaire

- De poursuivre des projets de murs acoustiques.

3.3.4.3 Actions pour contribuer positivement : le rôle clé du groupe SNCF dans l'aménagement du territoire

Le groupe SNCF n'a pas identifié d'impact positif matériel relatifs aux communautés affectées dans le cadre de son analyse de double matérialité.

Néanmoins, SNCF Réseau joue un rôle clé dans l'aménagement du territoire grâce à l'installation et la modernisation d'infrastructures ferroviaires. Ces projets améliorent significativement la circulation des populations et des marchandises, stimulant ainsi le développement économique local et national. En effet, la création de nouvelles lignes ou la rénovation d'infrastructures existantes favorise l'émergence de zones d'activité économique et facilite les échanges entre régions, contribuant au renforcement du tissu économique.

3.3.4.4 Mesure de l'efficacité des actions

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

Les projets d'aménagements de SNCF Réseau bénéficient d'une couverture médiatique importante assurant la visibilité des actions entreprises (communiqués de presse, publications sur les réseaux sociaux et contribution dans les médias spécialisés). Ces actions mettent en lumière les bénéfices des projets tout en informant les communautés locales et les parties prenantes des avancées réalisées.

Les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau constituent des canaux de détection essentiels pour identifier les incompréhensions ou les préoccupations des territoires. Ces signalements font

l'objet d'un traitement rigoureux. Ils sont intégrés dans les processus de concertation, garantissant que les projets répondent aux attentes des collectivités et des citoyens.

Pour les grands projets, la procédure du bilan LOTI permet, cinq ans après la mise en service, une évaluation des impacts du projet en regard de ce qui était prévu.

3.3.4.5 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

Pour prévenir et réduire les impacts sur les populations riverains en cas de fortes nuisances sonores liées à ses travaux, SNCF Réseau déploie sur certains chantiers et bases de travaux des outils de mesure, prévention et gestion des nuisances sonores. Il applique le devoir de concertation et d'information pour réduire les plaintes et contentieux [cf. Processus de dialogue avec les communautés affectées – S3-2].

Pour chaque projet, une étude de bruit est réalisée pour déterminer les niveaux sonores en façades de l'ensemble des bâtiments sensibles situés le long du réseau et dimensionner, le cas échéant, les protections nécessaires pour respecter les seuils définis par la réglementation.

SNCF Réseau contribue également à l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit pour les voies ferrées circulées par plus de 30 000 trains par an et dans les agglomérations denses de plus de 100 000 habitants. Ces cartographies constituent un diagnostic de l'exposition sonore des populations. Elles sont un préalable à la définition d'un plan d'action.

SNCF Réseau réalise également le classement sonore des voies ferrées circulées par plus de 50 trains quotidiens qui sera proposé aux préfetures puis acté dans les documents d'urbanisme.

3.3.4.6 Actions mises en œuvre pour atténuer les risques matériels et saisir les opportunités matérielles

Dans le cadre de l'analyse de double matérialité, le Groupe n'a pas identifié de risque matériel.

Dans le cadre de l'analyse de double matérialité, le Groupe n'a pas identifié d'opportunité matérielle.

3.3.4.7 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Bruits et nuisances à proximité de projets ferroviaires (construction, rénovation, opérations)

L'atténuation des nuisances sonores générées par le trafic et les travaux ferroviaires est un enjeu majeur pour accompagner le développement du report modal vers le train pour le transport des voyageurs et marchandises. Le bruit dans l'environnement est un enjeu sanitaire et social, ainsi qu'une condition nécessaire d'acceptabilité des activités et projets ferroviaires et de bonnes relations avec les riverains et collectivités.

Les actions de prévention et de réduction de la pollution sonore mises en œuvre et détaillées précédemment, visent ainsi à préserver la santé et le cadre de vie des riverains du réseau.

3.3.4.8 Incidents en matière de droits de l'homme

Le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés aux communautés affectées.

3.3.4.9 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Au sein de SNCF Réseau, l'ensemble de l'entreprise est concerné, en particulier les pôles production des établissements. Pour les projets, les spécialistes de

concertation sont chargés d'organiser le dialogue territorial. La direction juridique est mobilisée sur ce qui relèverait de lanceur d'alerte ou d'un contentieux.

3.3.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S3-5

Le groupe SNCF n'a pas défini de cibles mesurables, axées sur les résultats en lien avec les IRO matériels liés aux communautés affectées.

Le respect du code de l'environnement et des règles juridiques dans le cadre des projets et des activités à risque en France et en Europe encadre et prévient les impacts négatifs vis-à-vis des communautés affectées et de l'environnement dans lequel elles vivent.

La politique droits humains du groupe SNCF est récente (décembre 2023). Dans le cadre du plan de vigilance, il est prévu de planifier son déploiement et sa mise en œuvre concrète, en particulier pour ce qui touche aux communautés locales et aux territoires dans la sphère internationale au-delà de l'Europe. Cela renforcera des actions et dispositifs déjà existants. Des cibles pourront être définies une fois que des actions clés ou procédures spécifiques auront été identifiées et décidées.

3.4 CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX - S4

3.4.1 Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux - S4-1

Les clients finaux dont il est question dans ce chapitre peuvent être des voyageurs ou des visiteurs en gare :

– 15 millions de voyageurs transportés chaque jour dans le monde tous modes confondus

– 10 millions de voyageurs et visiteurs dans les 3000 gares françaises traversant les espaces ou fréquentant les commerces en gare

Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM), bien que clientes de certaines sociétés du groupe SNCF, ne sont pas considérées ici comme clients finaux, pour autant elles interviennent parfois comme intermédiaires entre le Groupe et les voyageurs. Le Groupe compte 320 AOM clientes en France et dans le monde.

Les enjeux de durabilité liés aux clients finaux de l'entreprise identifiés comme matériels peuvent être regroupés selon les thèmes suivants :

Thème	Sociétés du Groupe concernées
Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique)	Sociétés ferroviaires hors RLE, Keolis
Sécurité des voyageurs	Sociétés ferroviaires, Keolis
Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)	Sociétés ferroviaires, Keolis
Disponibilité du service	Sociétés ferroviaires hors RLE, Keolis

Point d'attention : certaines politiques permettant de prévenir, atténuer et corriger les impacts affectant les consommateurs sont développées dans d'autres chapitres du rapport de durabilité. C'est notamment le cas des politiques de Sécurité, Cybersécurité ou des politiques d'Adaptation au changement climatique, qui concourent directement à la fourniture d'un service disponible et de qualité aux voyageurs. Seules les informations non reprises dans les autres chapitres figurent ici (ex. : actions relatives à l'information voyageurs en situation perturbée permettant d'atténuer les conséquences liées à l'indisponibilité partielle ou totale du service et permettre aux voyageurs de s'organiser en toute autonomie).

3.4.1.1 Objectifs, champs d'application, responsabilité de mise en œuvre et alignement sur des normes tierces

Accessibilité du service

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à garantir à tous l'accès à la mobilité partagée (ferroviaire et routière), qu'elle soit physique, tarifaire, ou numérique.

– Accessibilité physique : rendre accessible toute la chaîne du déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite via l'adaptation des infrastructures et du service. Il est à noter que rendre les gares, les trains,

l'information, le numérique plus inclusifs profite à un large public (dont les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes, les jeunes parents ou groupes scolaires) ;

– Accessibilité tarifaire : rendre le transport financièrement accessible à un large public ;

– Accessibilité numérique : rendre les plateformes numériques (sites web et applications mobiles), accessibles à tous les utilisateurs, y compris ceux avec un handicap moteur sensoriel, cognitif, mental ou psychique. C'est aussi accompagner les publics fragiles, jeunes et seniors, à l'apprentissage de leur utilisation.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe
	Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie

Champ d'application

L'accessibilité est entendue dans toute sa diversité sans exclusion : accessibilité physique, accessibilité tarifaire, accessibilité numérique

– Sur le périmètre ferroviaire

- Toutes les activités et les équipements font l'objet d'une politique d'accessibilité (ex. : accessibilité des gares pour les gares inscrites aux Schémas Directeur National et Régional Accessibilité – SDNA / SDRA, accessibilité du matériel roulant, services d'accompagnement des clients...)
- La politique d'accessibilité tarifaire concerne le service librement organisé (ex. : TGV INOUI, Ouigo, Eurostar...), les politiques tarifaires des activités conventionnées (ex. : TER, Transilien) lesquelles sont décidées par les Autorités organisatrices de la Mobilité (le décret d'application de la loi du 4 août 2014 paru le 19 mars 2016 accorde aux Régions, Autorités organisatrices des Transports sur leur territoire, la liberté de fixer leurs propres tarifs et conditions d'achat associées sur les trajets TER, qu'ils soient ou non en correspondance avec un trajet TGV INOUI ou INTERCITÉS)
- La politique d'accessibilité numérique porte sur l'ensemble des activités, incluant la préparation du voyage (dont la distribution), la réalisation du voyage (information voyageurs) et l'après-voyage (service après-vente).

– Sur le périmètre de Keolis

- Keolis met à la disposition des Autorités organisatrices de la Mobilité son savoir-faire et son expertise en matière de mobilité inclusive sur l'ensemble des réseaux où il opère. Les offres et les services de mobilité sont concertés et coconstruits avec les partenaires locaux et nationaux (ex. : associations, institutions).

Responsabilité de mise en œuvre

Les Présidents. es / Directrices, de chacune des SA sont responsables de la mise en œuvre de la politique Accessibilité, qu'elle soit physique, tarifaire ou numérique, sur leur périmètre respectif.

Sur l'accessibilité physique, un rôle spécifique est dévolu à SNCF Réseau : à la suite de la loi n° 2005-102 du 11

février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le Groupe a adopté une stratégie pour y répondre. La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau Pacte Ferroviaire donne autorité à SNCF Réseau d'assurer de façon transparente et non discriminatoire, conformément aux principes du service public, la coordination de l'ensemble des acteurs afin de garantir aux personnes handicapées et à mobilité réduite, une autonomie de déplacement à chaque étape de la chaîne de transport ferroviaire ou, à défaut, l'accès à des services leur permettant d'organiser leur voyage. Cette responsabilité est confiée à la direction générale Clients et Territoires de SNCF Réseau, qui joue le rôle de garant de l'équité du système vis-à-vis de tous les transporteurs circulant sur le réseau ferroviaire national.

Alignement sur des normes tierces

– Les politiques du Groupe sont conformes aux principes directeurs des Nations unies pour la protection du consommateur, notamment concernant les personnes vulnérables. Les principes directeurs des Nations unies encouragent un accès équitable et non discriminatoire aux services essentiels. La SNCF, par ses politiques tarifaires (comme des tarifs réduits pour les personnes âgées, les jeunes ou les personnes à mobilité réduite) et l'amélioration de l'accessibilité physique (ascenseurs, rampes d'accès pour fauteuils roulants, systèmes d'orientation pour les personnes déficientes visuelles) ainsi que numérique (sites et applications compatibles avec les technologies d'assistance, lisibles et compréhensibles), s'assure que tous les voyageurs, y compris les plus vulnérables, peuvent accéder à ses services.

– Exemple sur l'accessibilité numérique : le site SNCF Connect géré par SNCF Connect & Tech suit et est en conformité partielle avec le référentiel général de l'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) version 4.1.2 pour son site web, et le référentiel d'évaluation de l'accessibilité des applications mobiles (RAAM 1). Eurostar suit et est en conformité partielle à la norme WCAG 2.2 niveau AA.

Sécurité des voyageurs

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à offrir un service performant, sûr et sain aux voyageurs.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave
	Impact positif	Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique

La politique sécurité du Groupe est une politique de Sécurité globale et sa mise en œuvre a vocation à assurer la protection des clients finaux. La politique Sécurité est décrite en S1.

Champ d'application

– Chaque activité est couverte par une politique Sécurité : une même politique sécurité s'applique aux activités du Groupe ferroviaire et tient compte de leurs spécificités, tandis que le Groupe Keolis pilote et anime sa propre politique Sécurité

– Tous les consommateurs se positionnent en aval de la chaîne de valeur du Groupe et sont couverts par les politiques Sécurité du Groupe, dans toutes les zones d'activité, en France et à l'international.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur Risques, Audits, Sécurité, Sûreté de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique Sécurité pour les sociétés ferroviaires, et cette responsabilité incombe à la présidente de Keolis sur son périmètre. Tous sont membres du COMEX Groupe.

Alignement sur des normes tierces

– Sociétés ferroviaires

- Les politiques Sécurité des sociétés ferroviaires sont conformes au cadre normatif européen et des États dans lesquels l'entreprise opère ainsi qu'au cadre fixé par les autorités européenne (European Railway

Agency) et française (Établissement public de Sécurité Ferroviaire)

- Les sociétés ferroviaires du Groupe s'engagent à respecter la norme 39001 pour les systèmes de management de la sécurité : cette norme fournit un cadre pour la gestion de la sécurité routière, essentiel pour un opérateur de transport comme la SNCF qui doit gérer la sécurité non seulement sur les rails, mais aussi dans les interactions avec les autres modes de transport.

– Keolis

- La politique Sécurité de Keolis précise la vision, les responsabilités et les engagements en matière de santé et sécurité pour l'ensemble des entités de Keolis. Pierre angulaire des principes d'organisation et des rituels de management, elle est communiquée à l'ensemble des entités et déclinée localement.

- Keolis s'est fixé comme objectif à l'horizon 2025 d'avoir 38 % de son chiffre d'affaires couvert par une certification ISO 39001 ou ISO 45001.

Cybersécurité

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à garantir la protection des données personnelles des clients et l'intégrité des systèmes d'exploitation pour assurer la sécurité du service.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe
	Risque	Cyberattaques

La politique Cybersécurité est décrite en ESRS-S1.

Champ d'application

La politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) s'applique à l'ensemble des entités et personnes rattachées directement ou contractuellement au groupe SNCF. Elle touche l'ensemble des métiers et fonctions centrales du siège, les filiales et les directions régionales ainsi que tous les collaborateurs disposant d'un statut ou contrat de travail permanent ou temporaire. La PGSSI s'applique également à tous les biens essentiels, ainsi qu'aux biens supports dont le Groupe a la propriété ou la jouissance par contrat. Les principes de cette politique (dont les principes RGPD) s'appliquent à tous les systèmes d'information, y compris les systèmes industriels qu'ils soient d'infrastructure au sol ou embarqués. Ils s'appliquent également aux fournisseurs et prestataires ayant accès physiquement ou logiquement aux systèmes d'information du Groupe ainsi qu'aux entités engagées

dans une démarche de convergence ou de rapprochement avec le groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

La directrice Numérique & Transformation de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique Cybersécurité pour les sociétés ferroviaires, et cette responsabilité incombe aux Présidentes de SA pour GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif. Toutes sont membres du COMEX Groupe.

Alignement sur des normes tierces

La politique Cybersécurité du Groupe est conforme au règlement général sur la Protection des Données (RGPD)

Le groupe a entamé un travail de refonte du corpus documentaire relatif aux politiques de cybersécurité en amont de la préparation des Jeux de Paris 2024. Les travaux visent à intégrer le standard américain NIST dans sa dernière version ainsi que la norme internationale ISO

27001 : 2022 sur la sécurité des systèmes d'information afin de mettre en adéquation les règles de sécurité et les activités internationales du groupe.

Disponibilité du service

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises
Santé & sécurité	Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires

Les politiques Sécurité et Dialogue social sont décrites en S1 et la politique d'Adaptation au changement climatique est décrite en E1.

Champ d'application

Les politiques visant à s'assurer de la disponibilité du service portent sur l'ensemble des activités et s'appliquent à toutes les zones géographiques où l'entreprise opère.

Responsabilité de mise en œuvre

Les présidents / directrices de chacune des SA sont responsables de la mise en œuvre des politiques liées à la disponibilité du service, qu'il s'agisse d'atténuer et corriger les impacts négatifs associés à l'indisponibilité du service ou qu'il s'agisse de la diversification de l'offre de transport. La Vice-Présidente Technologies, Innovation, et Projets Groupe, membre du COMEX Groupe, est également en responsabilité sur la diversification des solutions de transport. Sur certains sujets spécifiques, seules une ou plusieurs SA sont concernées (ex. : SNCF Voyageurs et Keolis pour l'information Voyageurs).

Alignement sur des normes tierces

Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires : Ce règlement vise à garantir la protection des droits des voyageurs dans le transport ferroviaire. Il couvre plusieurs aspects, tels que les droits à l'information, les conditions de transport, les remboursements et compensations en cas de retard ou annulation, ainsi que l'accès aux personnes à mobilité réduite.

3.4.1.2 Procédures de surveillance des politiques en faveur des consommateurs finaux

Les procédures de surveillance de ces politiques sont pilotées conjointement et en subsidiarité par les directions métiers de SNCF SA (ex. : direction Sécurité, direction Numérique) et celles des sociétés du Groupe (ex. : SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions pour la production et la diffusion de l'information Voyageurs, chaque société étant responsable sur son périmètre propre). L'ensemble de ces enjeux sont portés auprès du comité exécutif du Groupe, soit via les directions métiers de SNCF SA soit via les présidents des sociétés concernées [cf. Informations générales – ESR 2 ; Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance – GOV-1].

Les procédures de surveillance impliquent un suivi régulier des résultats et de la performance et des audits (ex. : audits accessibilité numérique, audits sécurité), via des plans annuels d'audit.

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à offrir un service de mobilité fiable pour permettre aux clients d'anticiper leurs déplacements et de se déplacer en autonomie.

3.4.1.3 Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Une attention particulière est portée aux parties prenantes qui incluent notamment les clients, les associations d'usagers, les associations nationales représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite et les autorités organisatrices de la mobilité.

Plus spécifiquement, celle portée aux intérêts des parties prenantes est au cœur de l'élaboration des politiques en matière d'accessibilité et pour garantir la disponibilité du service. Ces préoccupations sont centrales pour le Groupe au titre de sa mission de service public et de sa raison d'être « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ».

Le Groupe communique via différents canaux sur les politiques, actions et résultats en matière de sécurité des voyageurs, d'accessibilité et de cybersécurité. Les clients ont accès à ces informations :

– Via les sites institutionnels : site du groupe SNCF (www.groupe-sncf.com), sites des sociétés (ex. : SNCF Voyageurs)

– Via le site marchand SNCF Connect

– Directement auprès du personnel commercial

– Auprès d'associations représentant leurs intérêts siégeant au sein de comités de parties prenantes ou de consommateurs (cf. chapitre dialogue avec les consommateurs) auprès desquels le Groupe ou les sociétés en responsabilité partagent bilans et perspectives.

Exemples d'informations disponibles concernant les activités des sociétés ferroviaires :

– Sécurité : rapport annuel sécurité SNCF Réseau

– Accessibilité : Rapport annuel d'accessibilité

- Le site SNCF Réseau propose des informations sur la politique accessibilité <https://www.sncf-reseau.com/fr/laccessibilite-ferroviaire>, dont le rapport annuel et le guide à mobilité réduite

- Information des clients sur les services et l'achat de services, dans la section accessibilité du site voyageurs.com <https://www.sncf-voyageurs.com/fr/voyagez-avec-nous/preparez-votre-voyage/accessibilite/>

- La page assistance de SNCF Gares & Connexions <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/service-client/service-assistance-gare-PMR> ou directement auprès du personnel commercial

- Informations complémentaires selon les activités (ex. : Eurostar sur l'accessibilité, guide sur les services aux voyageurs et sur le matériel roulant).
- Cybersécurité :
 - Offrir un espace de confiance aux parties prenantes du SI est fondamental et plus largement aux clients, collaborateurs, partenaires, actionnaires et grand public. Ainsi, chaque collaborateur, en fonction de son métier, doit pouvoir accéder à la bonne information et au bon moment. Cet espace de confiance est essentiel pour le développement des activités et le maintien des relations durables avec les clients.
 - La politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) qui en est un élément de référence, est disponible dans la bibliothèque interne de référentiels à disposition des collaborateurs de l'ensemble du Groupe et des entités qui y sont rattachées.
 - En matière de données personnelles, le groupe SNCF publie sur son site internet, accessible à tous les clients des trains et usagers des gares, une politique générale de confidentialité. Par ailleurs, pour chaque traitement spécifique de données à caractère personnel, au travers d'un site internet ou d'une application mobile le client est informé du traitement associé au travers de mentions d'information conformes au RGPD.
 - Pour l'ensemble du Groupe, des communications internes sur l'ensemble des politiques traitant des enjeux matériels de durabilité affectant les voyageurs sont diffusées et relayées par la ligne managériale auprès des équipes en charge de leur mise en œuvre (ex. : politique Sécurité dans le cadre du programme PRISME pour le groupe ferroviaire, campagnes de sensibilisation et des formations sur la cybersécurité).

3.4.1.4 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements

Les engagements en matière de droits de l'Homme vis-à-vis des clients sont formalisés dans la politique Droits humains du Groupe, adoptée fin 2023 et signée par l'ensemble des présidents de SA comme suit :

« Par ses missions d'utilité publique, le groupe SNCF contribue au développement d'une mobilité sûre et durable des personnes et des biens. Par la recherche constante d'un comportement exemplaire, le Groupe s'efforce d'assurer au quotidien à tous ses clients, une égalité de traitement dans l'accès à ses services, en ne tolérant aucune forme de discrimination, harcèlement ou violence envers eux, notamment à l'égard des personnes les plus vulnérables. Le Groupe s'engage également à protéger les informations confidentielles et les données à caractère personnel de ses clients. Le Groupe fournit à ses clients les informations qui leurs sont nécessaires et propose des services de médiation ou de réclamation à ceux qui estimerait non tenus ces engagements à leur égard. »

Cette politique est alignée avec :

- Les ODD
- Les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies
- Les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales
- La loi de 2005 et les décrets arrêtés qui en découlent (cf. ordonnance de 2014 qui modifie les délais de mise en accessibilité des gares)
- La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Mécanismes de contrôle

Les processus et mécanismes visant à contrôler le respect de ces engagements sont couverts par les 3 lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.
- Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.
- L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne. Ces mécanismes de contrôle sont mis en œuvre par chacune des sociétés, chacune étant responsable de la mise en œuvre de la politique sur son périmètre.

La mise en œuvre du plan de vigilance permet de s'assurer de la mise en œuvre des actions relatives aux atteintes graves identifiées.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les consommateurs finaux en matière de droits humains s'inscrivent dans le cadre général des interactions avec les consommateurs décrites ci-après [cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – S4-2].

Les mesures visant à remédier et/ou à permettre de remédier aux impacts sur les droits de l'Homme des consommateurs finaux s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit ci-après [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels – S4-3].

Lorsque les droits humains sont liés à la sécurité et à la cybersécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise, car ces atteintes sont estimées comme les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention donnerait un caractère irréversible.

3.4.1.5 Alignement sur les instruments internationalement reconnus

Les politiques du Groupe ayant trait aux droits de consommateurs sont alignées sur :

– Les ODD

– Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies, eux-mêmes faisant référence aux principes fondamentaux définis par la charte internationale des Droits de l'Homme, qui inclut :

- La déclaration universelle des Droits de l'Homme,
- Le pacte international relatif aux droits civils et politiques
- Et le pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels

– Les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales

– Les principes directeurs des Nations unies pour la protection du consommateur

Les politiques adoptées et mise en œuvre au sein de l'entreprise peuvent également être alignées avec des normes internationales telles que les normes ISO [cf. Politiques relatives aux consommateurs et utilisateurs finaux – S4-1 ; Alignement sur les normes tierces].

La politique Droits humains est une affirmation des engagements du Groupe en la matière. Elle se réfère ainsi explicitement aux textes internationaux fondamentaux sur les droits humains.

Ces engagements se déclinent dans des programmes, actions et dispositifs concrets dans les processus et

activités des sociétés du Groupe sont en grande partie décrits dans le plan de vigilance du Groupe, notamment sur les thématiques de santé et sécurité, de cybersécurité et de données personnelles.

– La sécurité est un aspect fondamental des droits des consommateurs. La SNCF met en place des mesures de sécurité rigoureuses dans ses gares et à bord de ses trains pour garantir la protection des passagers, en portant une attention particulière aux besoins des personnes vulnérables, comme des espaces réservés et des systèmes d'appel d'urgence facilement accessibles.

– La protection des données personnelles fait partie intégrante des droits des consommateurs. La SNCF adopte des mesures de cybersécurité pour protéger les informations personnelles de ses clients contre le vol et l'abus, assurant ainsi que les informations des personnes vulnérables sont protégées contre toute exploitation indue.

Des cas de non-respect aux principes listés ci-dessus ont été signalés à l'entreprise. Le groupe SNCF est engagé sur une trajectoire d'amélioration continue de ses processus de gestion des risques et de conformité au regard des normes internationales en matière de droits humains et droits des consommateurs afin de prévenir et de traiter efficacement tout cas de non-respect dans la délivrance de ses services. Les actions entreprises pour traiter ces cas et atténuer les occurrences futures, et les mesures mises en œuvre pour améliorer la conformité sont décrites ci-après [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels – S4-3].

3.4.2 Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux - S4-2

3.4.2.1 Exemples de la prise en compte des points de vue des consommateurs

Les points de vue des consommateurs éclairent les décisions du Groupe dans le cadre du traitement des impacts que les activités de l'entreprise peuvent avoir sur eux. Les retours nourrissent les plans d'actions mis en œuvre et permettent d'adapter le service aux besoins et attentes des clients.

Exemples :

– Accessibilité physique : SNCF Voyageurs et ses filiales améliorent la qualité de l'accessibilité des trains au fil des rénovations et des nouvelles commandes de matériels. Pour ce faire, elles tiennent compte des réglementations et des retours des associations représentatives des personnes en situation de handicap (PSH) et personnes à mobilité réduite (PMR). Par exemple pour le nouveau TGV INOUI, les associations ont été sollicitées dès la conception du train, pour renforcer l'accessibilité lors de son entrée en service en 2025 et proposer une plus grande autonomie aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes déficientes visuelles notamment.

– Accessibilité numérique : SNCF Voyageurs via SNCF Connect participe mensuellement à un comité technique permettant d'échanger sur les problèmes techniques d'accessibilité avec des associations représentatives de différents handicaps. Un module d'apprentissage à l'utilisation des applications de mobilité a été développé en 2024 par SNCF Connect & Tech, Keolis et une association de médiation sociale pour accompagner les publics fragiles, jeunes et seniors.

– Accessibilité langue des signes : ACCEO, est un service développé dans la perspective des Jeux de Paris 2024 à la suite d'un besoin exprimé par les associations qui a été généralisé et pérennisé depuis. Tous les personnels en contact client sont équipés d'ACCEO sur leur téléphone, ce qui permet la mise en relation avec un interprète en

langue des signes, langue française parlée complétée et retranscription instantanée de la parole, en moins de 30 secondes.

3.4.2.2 Espaces de dialogues avec les consommateurs finaux et principes clés

Les retours des consommateurs nourrissent les plans d'actions mis en œuvre et permettent d'adapter le service aux besoins et attentes des clients. Ces retours directs s'effectuent par exemple dans le cadre de dispositifs d'écoute clients, la co-construction de solutions, la mesure de satisfaction ou les démarches d'après-vente. Les retours proviennent également indirectement via l'expression de représentants d'utilisateurs, principalement dans le cadre du dialogue conduit au sein de comités dédiés.

Dialogue avec les représentants d'utilisateurs

Comité des parties prenantes de SNCF SA (Groupe), comité des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares, comité de Keolis

– La réforme ferroviaire de 2020 a institué la mise en place de deux comités des parties prenantes, l'un pour SNCF SA [cf. Informations générales – ESRS 2 ; Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2], l'autre pour SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions. Par ailleurs, Keolis a mis en place son comité depuis plusieurs années.

– A titre d'exemple, le décret fixant la composition du comité consultatif des parties prenantes de SNCF SA prévoit la participation de deux représentants des usagers sur proposition d'organismes ou associations représentatifs de ces usagers. Les présidents de UFC Que Choisir et de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) assurent ces missions au sein du CPP de SNCF SA. Par ailleurs, un représentant du conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) siège en tant que personnalité qualifiée.

Conseil consultatif des consommateurs de SNCF Voyageurs

– Il s'agit d'un protocole d'accord signé entre SNCF Voyageurs et les associations nationales de consommateurs. Animé par le président de SNCF Voyageurs en présence des représentants des activités Voyageurs (TGV, TER, INTERCITÉS, Transilien et SNCF Connect & Tech), ce comité consultatif se réunit deux fois par an afin de présenter les actualités, le bilan, les perspectives de travail et répondre à l'ensemble des questions écrites des associations. La Médiatrice SNCF présente son rapport et ses recommandations lors de la séance d'avril.

En 2024, plusieurs sujets ont fait l'objet d'un échange :

- Les perspectives d'évolution d'offres de dessertes et de fréquence pour les marques TGV INOUI, Ouigo, INTERCITÉS et TER
- Les indicateurs de qualité de service suivis par les différents opérateurs
- La préparation de SNCF Voyageurs aux Jeux de Paris 2024
- La rencontre avec les associations spécialisées du voyage à vélo sur l'accessibilité du train
- Les évolutions de la relation client à distance pour TER
- L'impact de l'arrivée de la concurrence dans les régions sur la distribution
- L'augmentation des prix des billets de train
- Les perspectives d'évolution des trains de nuit.

Comités Accessibilité

– Pilotés par SNCF Réseau, les conseils consultatifs pour l'accessibilité (CCPA) réunissent une fois par an les présidents des associations avec les dirigeants de chaque entité de manière indépendante pour traiter de la stratégie et faire le point sur les grands projets en cours.

– Les commissions techniques Accessibilité (CTA) rassemblent huit fois par an les membres des associations avec les référents accessibilité de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les entreprises ferroviaires pour traiter de projets spécifiques et plus techniques. Dans cet espace, les associations remontent tous les sujets qui les préoccupent ou qui empêchent l'accès aux services et émettent des remarques sur les projets présentés. Les sujets font l'objet de présentations en commissions techniques Accessibilité, avec droits de suite éventuels si la solution proposée n'est pas satisfaisante. La concertation peut aussi avoir lieu lors des tests et visites terrain ou au cours d'initiatives comme les « Vis ma vie » et même lors d'échanges plus informels.

SNCF Connect & Tech participe également depuis 2016 au protocole de concertation SNCF liant toutes les entités de la SA SNCF avec neuf associations nationales représentatives du handicap ou de la mobilité réduite, afin de coconstruire ensemble les offres et services, notamment celles qui leur sont dédiées.

Le dialogue conduit avec les membres de ces comités s'inscrit dans le long terme. Il a vocation à nourrir la stratégie, les politiques et les actions mises en œuvre pour répondre aux besoins et attentes des parties prenantes et notamment à ceux des consommateurs. Ces consultations permettent de recueillir des avis et des suggestions directement auprès des utilisateurs, garantissant ainsi que les politiques mises en œuvre sont adaptées aux besoins réels des voyageurs.

Dialogue direct avec les clients

Les dispositifs d'écoute clients sont mis en place soit de manière ponctuelle, via des campagnes ou enquêtes ciblées, soit en continu, notamment via la mise à disposition d'outils de remontée clients (ex. : mesure de la satisfaction clients, service après-vente).

Exemples SNCF Gares & Connexions

Interroger les voyageurs permet à SNCF Gares & Connexions de mieux comprendre leurs attentes et de s'améliorer en continu. C'est l'objet du « baromètre de satisfaction client » en face à face qui sonde les usagers des grandes gares, deux fois par an, sur des sujets clés : information, propreté, sûreté, intermodalité, etc. En septembre 2024, 38 000 clients ont été interrogés dans 148 gares. Les 99 gares de la catégorie A (gares de voyageurs d'intérêt national) ont ainsi obtenu la note moyenne de 7,9 sur 10. Ce baromètre est complété par des outils permettant de suivre leurs avis de manière plus réactive : un baromètre en ligne 4 fois par an auprès de plus de 10 000 voyageurs, l'écoute en continu des réseaux sociaux et 136 gares équipées de QR code pour recueillir régulièrement la satisfaction clients.

Le « Club client » regroupe quant à lui 1 900 clients volontaires engagés à construire avec SNCF Gares & Connexions la gare de demain.

Exemples SNCF Voyageurs

– Des enquêtes sont déclenchées au besoin en cas de perturbation sur les lignes et la prise en charge des trains impactés (TGV, Eurostar). Par exemple, pour Eurostar, en cas de retard de plus de 10 minutes, un questionnaire spécial est envoyé à chaque client pour déterminer sa satisfaction à la suite des perturbations. Les clients

disposent d'une échelle de 0 à 10 pour exprimer leur satisfaction.

– Le programme « Simplicité clients » lancé fin 2021, pour simplifier l'ensemble du parcours des clients qui voyagent avec plusieurs « transporteurs » SNCF différents (Transilien, TER, TGV-INTERCITÉS...) a été construit à partir du ressenti de 150 clients, d'analyses d'enquêtes clients, de réclamations et de messages sur les réseaux sociaux. Ces propositions ont ensuite été testées et validées par un groupe témoin de clients.

– Les pratiques de coconstruction avec les utilisateurs sont au cœur du fonctionnement de SNCF Connect & Tech. Une communauté de clients utilisateurs a été créée en 2015 pour sonder les avis, proposer & tester les évolutions du site et de l'application. Le site Connect & Vous permet à tous les voyageurs de partager leurs idées pour imaginer et tester les produits et services de la mobilité de demain. Ce site ouvert à tous permet de proposer une à deux enquêtes par mois afin de permettre aux personnes de donner leur avis sur de nouvelles fonctionnalités, de nouveaux services etc. Les enquêtes se font sous différents formats et notamment des questionnaires, des sondages, des ateliers en physique ou en distanciel. A date, plus de 17 000 participants ont répondu à plus de 314 000 sondages réalisés. Par ailleurs, SNCF Connect & Tech a été pour la deuxième année consécutive, distingué par le prix Élu Service Client de l'Année 2025 dans la catégorie plateforme de Réservation.

– Les comités de ligne Transilien, mis en place en Île-de-France constituent l'occasion de présenter un bilan de fonctionnement du réseau et des actions mises en œuvre. Ils sont animés par les services d'Île-de-France Mobilités et de l'opérateur SNCF Voyageurs Transilien et du gestionnaire d'infrastructure qui présentent les performances de la ligne puis ses perspectives d'amélioration. Lieux d'écoute et d'expression des besoins, les comités de ligne permettent notamment d'enrichir les propositions d'évolution du service par une vision partagée des différents acteurs.

Keoscopie, un observatoire des modes de vie pour imaginer la mobilité de demain

Keolis interroge ses usagers et les habitants de territoires sur leurs habitudes afin d'adapter au mieux ses offres. Chaque année, environ cinq études sont réalisées. Tout au long de l'année, les résultats des études et des constats réalisés par Keolis sont présentés aux élus et aux Autorités organisatrices de la Mobilité, ainsi qu'aux équipes locales de Keolis, pour aider à penser et construire la mobilité de demain sur leur territoire. Dans le cadre de conférences ouvertes à un large public ou de réunions dédiées en petit comité, ces temps d'échanges éclairent les enjeux de chaque territoire, en tenant compte de la diversité des citoyens.

3.4.2.3 Principes clés : suivi et animation du dialogue

Les sociétés du Groupe réalisant les opérations et étant en contact direct avec les clients sont responsables de veiller à ce dialogue avec les consommateurs (SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Keolis). Cette responsabilité est assurée au sein des sociétés, soit par les directions en charge de la relation clients ou soit directement par la direction générale (ex. : conseil consultatif des associations nationales agréées de consommateurs placé sous la présidence du PDG de SNCF Voyageurs). Ainsi à titre d'exemple, en matière d'évaluation et satisfaction clients, les directions de la relations clients des activités TGV, INTERCITÉS, TER et Transilien et SNCF Connect & Tech en ont la charge pour

SNCF Voyageurs. L'accessibilité, quant à elle, est sous le contrôle de la direction Accessibilité au sein de la Direction Générale Clients et Territoire de SNCF Réseau. L'efficacité du dialogue avec les consommateurs est évaluée de différentes manières :

- Via la mesure de la satisfaction clients et son évolution dans la durée
- Via la réalisation de bilans annuels dans lesquels sont analysés les sujets remontés par les clients et les modalités de traitement
- De manière indirecte, via l'élaboration et la mise en place de plans d'actions éclairés par le regard et le retour des clients.

Exemples SNCF Voyageurs

- Enrichissement du serveur vocal interactif du numéro d'appel unique 3635 pour SNCF Voyageurs pour améliorer l'expérience de contact des clients relatives à toutes leurs demandes d'informations, d'achat par téléphone ou de réservation de service
- Dans le cadre du programme « Simplicité Voyageurs », une quarantaine d'actions ont été déployées en 2024, inspirées par les clients lors des entretiens, enquêtes, analyse des réclamations ou messages sur les réseaux sociaux.
- Information de contact en amont des situations perturbées pour les clients voyageant avec une correspondance pour les informer des modalités d'échange/annulation de leurs titres de transport ou de report vers d'autres trains en cas de suppression de leur train TGV, Ouigo, INTERCITÉS ou TER.

3.4.3 Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels - S4-3

3.4.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Le Groupe met à disposition différents canaux de communication pour que les clients puissent remonter leurs préoccupations et signaler tout impact négatif les concernant. L'analyse de la remontée de ces informations permet de mettre en place les procédures de réparation (ex. : indemnisation, prise en charge clients ; etc.). Le dialogue avec les parties prenantes et la mesure de la satisfaction clients (ex. : baromètre) peuvent contribuer à mesurer l'efficacité générale des mesures mises en œuvre.

Les canaux mis en place par le Groupe pour permettre aux consommateurs de faire part de leurs préoccupations ou de leurs besoins et de demander d'y remédier sont les suivants :

- Le conseil des consommateurs et les autres comités auxquels des représentants d'usagers siègent [cf. Processus de dialogue avec les usagers – S4-2 ; Dialogue avec les représentants d'usagers]
- Des canaux dédiés à la relation clients et notamment au service après-vente
- Des enquêtes clients (ex. : enquête clients à bord)
- La plateforme d'alerte (une plateforme pour le périmètre ferroviaire et une plateforme pour les clients de Keolis), plus spécifiquement sur les sujets relatifs aux droits humains (ex. : discriminations, accès au service)
- Les demandes d'exercice de droits par la personne concernée s'effectuent par voie électronique et/ou postale auprès du contact indiqué notamment dans les mentions d'informations, les conditions générales d'utilisation des

applications et des sites internet, les formulaires de collecte...

Le Groupe participe également à des dispositifs tiers :

- Le site de la médiation SNCF Voyageurs
- Le service client de SNCF Gares & Connexions <https://www.garesetconnexions.sncf.fr/contacts>
- Les associations Pimms Médiation présentes notamment dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville, partenaires de la SNCF et de Keolis, permettent l'accompagnement des voyageurs fragiles pour mieux connaître et utiliser les transports en commun.

Zoom sur les canaux de la relation clients de SNCF Voyageurs :

- **En ligne** : SNCF Connect, sites internet SNCF Voyageurs
- **Par téléphone** (ex. : au 36 35 pour les informations sur le voyage et l'achat de billet, au 3117 pour les sujets sécurité, pour les réclamations sur les circulations TER; ou au 31177 par SMS pour les personnes malentendantes ou dans l'incapacité de parler).
- **Via les réseaux sociaux** (X – ex Twitter, Instagram, Facebook, LinkedIn)
- Auprès des 800 **agences de voyages** agréées SNCF Voyageurs

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

L'entreprise étant en interface directe avec ses clients finaux, la communication de ces canaux de remontée d'information est faite directement auprès des clients voyageurs (ex. : sur les sites internet, sur les billets vendus, etc.) et des partenaires (ex. : clause contractuelle).

L'entreprise agit activement pour favoriser la remontée de la voix des clients :

- Par la **diversité des canaux** qu'elle met en place pour recueillir l'expression des clients, elle permet au plus grand nombre de partager les informations sur ses préoccupations et ses besoins.
- Par les **dispositions déployées en faveur de l'accessibilité** (ex. : disponibilité en plusieurs langues, accessibilité numérique), elle agit pour que le plus grand nombre y compris les personnes les plus vulnérables puissent accéder aux services (ex. : partenariat avec les associations Pimms Médiation pour accompagner ces publics dans l'apprentissage et l'utilisation des transports collectifs).
- Par la **communication large sur les canaux disponibles**, elle facilite le recours à ces canaux de communication (ex. : numéro simplifié 36 35, affichage, etc.)

- Par la **mise en œuvre d'un service proactif**, elle encourage les clients à user de leurs droits en tant que consommateurs (ex. : annonces à bord et pré-positionnement des équipes à l'arrivée en cas de retard pour activer la Garantie G30 pour TGV)

Le suivi du traitement des questions soulevée est assuré, quel que soit le canal utilisé par les clients :

- **Conseil consultatif des associations nationales agréées de consommateurs** : compte-rendu des séances, animation du dialogue dans le temps, bilans réguliers (ex. : bilan annuel présenté par la Médiatrice SNCF)

– **Canaux de la relation clients / service après-vente** : bilan annuel, suivi du tableau de bord de la performance du SAV

– **Enquêtes clients** (ex. : enquête clients à bord) : synthèse des enquêtes et plan d'action associé

– **Plateforme d'alerte** : bilan annuel présenté aux organisations syndicales

– **Site médiation SNCF Voyageurs** : règlement des litiges commerciaux et procès-verbaux.

Le Groupe veille à faciliter l'exercice des droits par les clients et à répondre aux demandes dans les délais impartis par le RGPD.

3.4.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions par les consommateurs finaux

Le groupe SNCF estime que les voyageurs ont connaissance des canaux de réclamation pour faire part de leurs préoccupations, notamment par les services relations clients Voyageurs et la plateforme d'alerte. Les canaux de réclamation sont précisés dans les conditions de vente disponibles sur le site SNCF Connect. Les voyageurs peuvent faire remonter leurs préoccupations ou leurs besoins au service client ou aux associations représentant leurs intérêts.

Le groupe SNCF publie sur son site internet une politique de confidentialité permettant aux clients et usagers d'exercer leurs droits sur les traitements de données personnelles.

Dans le respect des recommandations de la CNIL sur la conformité des sites ou applications mobiles, les clients sont invités à consentir aux cookies permettant le traitement des leurs données personnelles. Les clients ont ainsi la capacité d'exercer un "opt-out" pour s'opposer à tout traitement de leurs données.

Le Groupe s'attache à protéger toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les clients. Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires. La plateforme d'alerte en ligne permet de déposer des signalements de façon anonyme. Le traitement de ces signalements est facilité par l'utilisation d'une boîte de dialogue sécurisée gérée par la direction de l'Éthique Groupe.

3.4.4 Actions concernant les IRO matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux - S4-4

3.4.4.1 Plan d'action et présentation d'actions clés concernant les impacts matériels

Accessibilité physique

Plan d'action

ACCESSIBILITE PHYSIQUE

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
Poursuivre la mise en accessibilité des équipements et infrastructures	X	X	X	X
Proposer des services d'accompagnements et d'assistance en gare et à bord		X	X	X
Former les salariés en contact avec les clients aux besoins spécifiques des clients les plus fragiles		X	X	X

Résultats attendus : les voyageurs peuvent se déplacer avec la plus grande autonomie possible, accéder aux services sans entrave, avec un personnel formé pour les accompagner en sécurité.

Portée géographique : ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographique dans lesquelles les sociétés opèrent et en priorité dans les 736 gares à rendre accessibles dans les SDA ADAP.

Horizon temporel : le plan d'action est formalisé au sein du schéma directeur national accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (2015-2025) et des schémas directeurs régionaux d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (2015-2024 à 2026 selon les régions).

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

– Poursuivre la mise en accessibilité des équipements et infrastructures

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de mise en accessibilité pour le compte de SNCF Réseau sur la totalité des périmètres de la gare, du parvis jusqu'aux quais. 300 millions d'euros sont consacrés chaque année à ces travaux. Les aménagements vont des travaux lourds réalisés sur l'infrastructure, comme la réhausse des quais et la mise en place de passerelles ou de passages souterrains dotés d'ascenseurs, jusqu'à l'installation de balises sonores pour les personnes aveugles ou malvoyantes, l'adaptation de la signalétique et de l'éclairage pour les personnes avec des déficiences sensorielles ou cognitives, ainsi que tous les équipements qui contribuent à un déplacement en autonomie. Fin 2024, la mise en accessibilité de 547 gares des schémas directeurs nationaux et régionaux était réalisée sur un programme de 736 gares.

Pour des événements d'envergure comme la Coupe du Monde de Rugby en 2023 et les Jeux de Paris 2024, la SNCF devait garantir une accessibilité optimale des gares et une offre de services adaptée aux personnes en situation de handicap (PSH) ou à mobilité réduite (PMR). Dans ce cadre, elle a entrepris un diagnostic complet de

l'accessibilité des gares concernées, afin de remettre à niveau les équipements prioritaires : bandes d'éveil à la vigilance, bandes de guidage, renforcement des contrastes dans les escaliers et sur les quais pour les personnes déficientes visuelles, amélioration de la signalétique pour trouver les ascenseurs et les points d'accueil assistance, etc.

SNCF Voyageurs améliore la qualité de l'accessibilité des trains au fil des rénovations et de ses nouvelles commandes de matériels roulants. Par exemple, les associations représentatives des PSH et PMR ont été sollicitées dès la conception du nouveau TGV INOUI, pour renforcer son accessibilité et proposer une plus grande autonomie notamment aux personnes en fauteuil roulant dès son entrée en service en 2025.

– Proposer des services d'accompagnement et d'assistance en gare et à bord pour les clients en situation de handicap (information et prise en charge)

Centre de relation client unique : depuis janvier 2024, le service Assist'enGare permet à tous les clients en situation de handicap (PSH) ou à mobilité réduite (PMR), quel que soit leur voyage en France et à l'international avec l'ensemble des transporteurs du groupe SNCF ou d'autres entreprises ferroviaires de transport de voyageurs circulant sur le réseau français, de réserver des prestations d'assistance. Ce centre est joignable par internet, par téléphone de 8 h à 20 h au 3212 et grâce au centre-relais pour les clients sourds et malentendants. Ce centre-relais leur propose la retranscription simultanée des appels téléphoniques de l'oral vers l'écrit et inversement ou l'accès à un interprète en langue des signes française ou en langue française parlée complétée.

SNCF Réseau a produit des documents de référence sur l'accessibilité ferroviaire dont un « guide mobilité réduite » mis à jour en août 2024. Ce guide résume les informations utiles aux voyageurs à mobilité réduite, liste les équipements présents en gare et à bord des trains et présente le service d'assistance et d'accompagnement pour faciliter les déplacements et organiser les voyages au quotidien. Cette nouvelle version intègre également les informations relatives à l'accessibilité chez tous les transporteurs circulant sur le réseau ferroviaire français. Ce guide a été réalisé par la direction de l'Accessibilité en collaboration avec tous les acteurs concernés. La direction publie également annuellement un rapport sur l'accessibilité ferroviaire (Rapport d'accessibilité publié en septembre 2024 sur les données 2023).

SNCF Gares & Connexions fournit en temps réel, en open data et sur son site web, une information fiable et utile aux personnes à mobilité réduite : la disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques de toutes les gares équipées. SNCF Gares & Connexions fournit aussi sur son site web des informations sur les équipements d'accessibilité en gare, et sur les services d'assistance.

L'application SNCF Connect propose le service dédié « Mon Assistant Virtuel Annonces à bord » qui permet aux clients des TGV INOUI et Ouigo, des INTERCITÉS et des TER de recevoir en temps réel sur leur smartphone les annonces faites par les chefs de bord. Cela permet notamment aux voyageurs sourds ou malentendants d'avoir connaissance des annonces sonores à bord, surtout lorsqu'il n'y a pas d'écran d'information (matériel roulant ancien). L'envoi des messages est soit automatique pour des événements prévisibles (bienvenue, prochain arrêt, service à bord, etc.), soit spécifique à partir d'un message rédigé par le chef de bord notamment en cas de situation perturbée.

Un écosystème de start-up 's est engagé aux côtés de SNCF Réseau pour continuer à développer des outils et services innovants qui facilitent la mobilité des clients en situation de handicap ou à mobilité réduite. Ainsi le service ACCEO, testé en 2023 et déployé en 2024 facilite, la communication entre le personnel SNCF et les personnes sourdes en gare ou à bord. Il s'agit d'une mise en relation avec un interprète en langue des signes française, en langue française parlée complétée ou avec un transcripteur texte.

La politique d'accessibilité de Keolis repose sur les engagements suivants :

- Favoriser une culture d'accessibilité à tous les réseaux en développant les compétences de l'ensemble des collaborateurs sur les sujets de mobilité inclusive et de service attentionnée ;
- Concerner et coconstruire les offres et les services de mobilité avec les partenaires locaux et nationaux : associations, institutions ;
- Développer les compétences de l'ensemble des collaborateurs sur les sujets de mobilité inclusive et de relation de service attentionnée, et animer une communauté d'experts ;
- Accompagner et conseiller les AOM en mettant à leur disposition le savoir-faire et l'expertise de Keolis en matière de mobilité inclusive.

En 2024 :

Signature d'un contrat-cadre avec l'association Handéo pour pérenniser la certification Cap'Handéo Services de Mobilité au sein de Keolis. Cette certification garantit une démarche qualité d'amélioration du service rendu aux personnes en situation de handicap ;

Création d'outils de sensibilisation et de communication sur les handicaps invisibles et les maladies chroniques avec l'association française d'utilité publique Draw Your Fight.

– Former les personnels en contact avec les clients aux besoins spécifiques des plus fragiles

Dans le cadre d'événements exceptionnels comme les Jeux de Paris 2024, la SNCF veille également à ce que ses salariés et ses prestataires y compris les volontaires soient formés ou sensibilisés à l'accueil ou l'assistance des personnes en situation de handicap et répondre à leurs besoins spécifiques de manière professionnelle et respectueuse. Les modules de formation ou sensibilisation qui ont été créés ou mis à jour pour les Jeux de Paris 2024 continuent à être utilisés.

Accessibilité tarifaire

Plan d'action

ACCESSIBILITE TARIFAIRE

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
Développer l'offre low-cost, Ouigo			X	
Maintenir et améliorer les offres commerciales pour répondre aux besoins de mobilité de SNCF Voyageurs			X	
S'appuyer sur un système dynamique de fixation des prix			X	

Résultats attendus : les voyageurs connaissent les offres tarifaires qui leur correspondent pour se déplacer sans que le coût du transport ne soit un obstacle.

Portée géographique : ces actions s'appliquent sur les activités relevant du service librement organisé de SNCF Voyageurs, en France et en Europe.

Horizon temporel : Ces actions font partie des standards du groupe SNCF ou de son offre de services et font l'objet d'amélioration continue.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

Pour accompagner l'accessibilité du train, SNCF Voyageurs propose une carte Avantage qui offre 30% de réduction et Ouigo, une offre low cost à grande vitesse et à vitesse classique. Ces offres ont représenté un voyage sur deux durant l'été 2024. En complément, des billets promotionnels sont proposés tout au long de l'année.

– Développer l'offre low-cost, Ouigo :

- Offre à grande vitesse lancée en 2013 : 60 destinations à petits prix en 2024 (50% des billets vendus à moins de 30 euros) ; un voyage à grande vitesse sur cinq en France.
- Lancement de Ouigo España en 2021
- En 2024, la moitié des clients Ouigo n'auraient pas pris le train pour voyager ou n'auraient pas voyagé sans cette offre.
- Mise en service de trains à vitesse classique entre Paris et Lyon et Paris et Nantes en 2022

En 2025 l'offre low cost desservira de nouvelles destinations vers le Pays basque, et renforcera la desserte sur la ligne Paris-Rennes. Ouigo Train classique lancera une offre entre les gares de Paris Nord et Bruxelles Midi qui desservira les villes de Creil, d'Aulnoye-Aymeries (France) et de Mons (Belgique). Cette offre opérée en partenariat avec la SNCB reliera les deux capitales en 3 heures, à raison de trois allers-retours quotidiens avec des prix qui s'échelonneront de 10 euros à 59 euros l'aller simple.

– Maintenir et améliorer les offres commerciales pour répondre aux besoins de mobilité de Voyageurs

- Cartes de réduction : les cartes de réduction comme la Carte Avantage et la Carte Liberté offrent des tarifs préférentiels à certaines typologies de clients. Pour les

voyageurs occasionnels, la carte Avantage permet au client quel que soit son profil : jeune, adulte ou senior de bénéficier de 30% de réduction et de 60% de réduction pour les enfants qui les accompagnent. De même, la Carte Liberté pour les professionnels ainsi que les offres Max Jeune et Max Senior offrent des avantages aux voyageurs fréquents, leur permettant de bénéficier de tarifs réduits sur un grand nombre de trajets en France. Depuis le mois d'octobre 2024, pour 79 euros par mois, l'abonnement Max Jeune permet de profiter d'une réduction de 30% sur les voyages tous les jours en 1re et 2de mais également de billets à zéro euro en 2de classe hors périodes de forte affluence sur TGV INOUI et sur certains trains Ouigo Grande vitesse. Les clients abonnés Max Senior bénéficient du même avantage de -30% en 1re et 2de.

- Billets promotionnels Prem's : SNCF Voyageurs propose des petits prix tout au long de l'année. Pour favoriser les départs en vacances en train, SNCF Voyageurs a mis en vente durant l'été 2024, 500 000 billets de train dès 29 euros, 200 000 billets à 19 euros maximum sur toutes les destinations Ouigo Grande vitesse et Ouigo Train classique en France et 125 000 billets INTERCITÉS à des tarifs préférentiels.
- Eurostar Snap: last minute train tickets
- Pass Rail :
- Lancement du Pass Rail à l'été 2024, dispositif financé par l'État et les Régions pour permettre aux jeunes entre 16 et 27 ans de découvrir la France en train durant l'été.
- Des voyages illimités en France pendant un mois en TER et INTERCITÉS pour 49 euros,
- 2,4 millions de voyages réalisés, soit une moyenne de 11 voyages par jeune.
- La reconduction du Pass Rail en 2025 relèvera d'une décision des Régions et de l'État, en tant qu'autorités organisatrices de la Mobilité.

– S'appuyer sur un système dynamique de fixation des prix

Les prix des billets TGV INOUI et Ouigo s'appuient sur la méthode de yield management, pratique historique des professionnels du tourisme et des transports consistant à faire varier les prix en fonction de l'offre et de la demande et des comportements d'achats des clients. Cette méthode permet de piloter le remplissage des trains et ainsi optimiser les recettes, permettant le financement de services pour les voyageurs (nouvelles rames TGV par exemple). Elle est également un pilier de l'attractivité des trains. Ainsi, des billets moins chers sont accessibles en achetant à l'avance ou en décalant son voyage sur un horaire ou un jour moins demandé, permettant à la fois à davantage de personnes d'accéder au train avec des petits prix mais aussi d'éviter que les trains de pointe ne soient remplis trop tôt.

Précisions pour les activités conventionnées

Les Régions, en qualité d'Autorités organisatrices de la Mobilité, ont la compétence pour définir la politique tarifaire applicable aux services ferroviaires qu'elles organisent. Elles travaillent en collaboration avec SNCF Voyageurs et peuvent ainsi proposer des tarifs spécifiques adaptés aux réalités socio-économiques de leur territoire, contribuant à une meilleure accessibilité financière pour tous les usagers. Ainsi, les régions avec SNCF Voyageurs proposent :

Une carte commerciale tout public entre 20 et 30 euros en 2024 (valable 1 an) identique à 2023 avec 25% à 50% de réduction sur le plein tarif régional selon les périodes de circulation.

Le prix d'une carte commerciale jeune annuelle varie généralement entre 15 et 20 euros, voire un euro en Grand Est et offre en général 50% de réduction sur le plein tarif régional.

Au total, près de 85% des déplacements TER sont réalisés avec des tarifs réduits et un client TER occasionnel paie en moyenne 10.20 euros pour un trajet. La part de ces déplacements réalisés avec des tarifs réduits est relativement stable par rapport à 2023. Les régions décident également si les offres du programme Avantage sont également applicables pour les voyages en région.

Sur des réseaux que Keolis opère, comme à Bordeaux, Orléans, ou en Isère, des tarifications solidaires sont mises en place par les autorités organisatrices. Le tarif est adapté au niveau de revenus des voyageurs.

Accessibilité numérique
Plan d'action

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
Mesurer la conformité au RGAA (Référentiel général d'amélioration de l'accessibilité) pour tous les dispositifs existants et futurs	X	X	X	X
Intégrer l'accessibilité à toutes les étapes du projet dès la conception des nouveaux dispositifs	X	X	X	X
Sensibiliser et former les salariés du Groupe	X	X	X	X
Développer les partenariats en interne et en externe pour une généralisation de la prise en compte de l'accessibilité numérique au sein du groupe SNCF	X	X	X	X

Résultats attendus : les clients, y compris ceux ayant des handicaps moteurs sensoriels ou cognitifs, peuvent utiliser les plateformes numériques, tels que ses sites web et applications mobiles

Portée géographique : ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles les sociétés opèrent.

Horizon temporel : Pour les sociétés ferroviaires, le plan d'action est formalisé au sein du schéma d'accessibilité numérique 2023-2025

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

L'accessibilité numérique des sites internet est rendue obligatoire depuis la loi de 2005. Elle porte sur :

- Le respect des critères d'accessibilité du RGAA (référentiel général d'amélioration de l'accessibilité)
- La publication d'une déclaration d'accessibilité,
- L'élaboration et la publication d'un schéma pluriannuel (sur trois ans) de mise en accessibilité numérique décliné en plans d'actions annuels,
- La publication du plan d'actions de l'année en cours,
- L'indication sur la page d'accueil de la conformité du site ou non,
- La possibilité pour les utilisateurs de signaler facilement les manquements à l'accessibilité.

La politique d'accessibilité numérique de la SNCF vise à rendre les plateformes numériques, accessibles à tous. Entre les sites destinés au grand public et ceux permettant aux salariés d'assurer leurs missions, la SNCF gère plus de 200 sites internet et applications mobiles.

Le groupe SNCF a mis en place en 2020 un schéma pluriannuel directeur déployé sur le périmètre ferroviaire. En 2023, de nouveaux engagements ont été pris jusqu'en 2025 pour améliorer la conformité de ses sites et applications. Les fondamentaux du schéma pluriannuel d'accessibilité numérique 2023-2025 sont travaillés autour de 4 axes :

- Axe 1 : Mesurer et améliorer la conformité des sites et applications au travers d'audits réguliers
- Axe 2 : Améliorer la compréhension des besoins des personnes en situation de handicap et intégrer la notion d'accessibilité à toutes les étapes du projet dès la conception des nouveaux dispositifs
- Axe 3 : Sensibiliser et former les collaborateurs du numérique et de la communication à l'accessibilité numérique
- Axe 4 : Développer les partenariats internes et externes pour mieux prendre en compte l'accessibilité numérique au sein du groupe SNCF.

Sécurité des voyageurs
Plan d'action

Ci-dessous ne figurent que les actions menées spécifiquement à destination de la sécurité des consommateurs finaux.

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
Informers les clients et le grand public des risques et mesures de sécurité	X	X	X	X

Résultats attendus : la sécurité des voyageurs est garantie, à bord et en gare.

Portée géographique :

- L'information des clients sur les risques et mesures de sécurité à respecter est l'un des standards de la sécurité, déployé systématiquement, pour l'ensemble des circulations et au sein de toutes les emprises accueillant du public ;

– La sensibilisation s'adresse au grand public via des campagnes nationales de prévention ou via des interventions en milieu scolaire en France, au sein d'environ 1500 établissements scolaires au cours d'une année et plus de 110 000 élèves.

Horizon temporel :

Ces actions font partie des standards du Groupe ou de son offre de services et font l'objet d'amélioration continue.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

– Informer les clients et le grand public des risques et mesures de sécurité

Le Groupe mène régulièrement des campagnes d'information, de sensibilisation et de prévention, ciblant non seulement les clients mais aussi les scolaires et les jeunes en insertion. En sensibilisant le public aux risques et en fournissant des recommandations pratiques, le Groupe vise à réduire les accidents et à améliorer la vigilance des voyageurs et leur comportement citoyen dans les transports.

SNCF Gares & Connexions a lancé en 2021, un grand plan d'action pour protéger les voyageurs des risques liés aux traversées de voies par le public (TVP). Il comprend le renforcement de la signalétique par des annonces sonores et visuelles ainsi que des travaux conséquents pour remplacer progressivement ces TVP par des passerelles ou des passages souterrains en concertation avec les collectivités territoriales. En complément, des sessions de sensibilisation ont lieu régulièrement dans les gares à raison de deux campagnes annuelles. A titre d'exemple, 44 sessions de sensibilisation ont ainsi eu lieu dans les gares des Hauts-de-France et de Normandie au second semestre 2024.

SNCF Gares & Connexions mène également des actions et campagnes de prévention ciblées sur les risques en gare. En collaboration avec SNCF Réseau, la campagne nationale « Coup de pression », diffusée dans les médias et sur les réseaux sociaux, vise à interpeller les jeunes et le grand public sur les quatre situations les plus à risques (non-respect de la signalisation et les distracteurs d'attention, traversée sauvage des voies, proximité avec les bordures de quai, circulation en gare sur des engins motorisés ou non).

Concernant la sensibilisation des plus jeunes, le programme « Voyageurs & Citoyens », organisé en partenariat avec le ministère de l'Éducation Nationale, permet à plus de 500 salariés SNCF volontaires d'intervenir en milieu scolaire (écoles, collèges et lycées) avec des contenus immersifs (serious game, vidéos interactives, etc.) qui expliquent les dangers liés aux comportements imprudents près des voies ferrées, et les comportements citoyens à adopter dans les transports (respect des autres, titre de transports valides, etc.). Les brochures informatives, quant à elles, sont conçues pour être claires et accessibles, utilisant des illustrations et des exemples concrets pour rendre les messages de sécurité plus compréhensibles.

Disponibilité du service

Plan d'action

Les plans d'action relatifs aux enjeux climatiques et sociaux sont décrits en E1, S1. Il est notamment question des actions visant à :

- Adapter l'entreprise au changement climatique nécessaire à la disponibilité des actifs et infrastructures
- Mettre en œuvre les politiques sécurité pour éviter tout accident pouvant notamment interrompre le trafic

- Animer le dialogue social pour assurer la réalisation du service
- Ci-dessous ne figurent que les actions menées spécifiquement pour :
- Limiter les effets de la perturbation des circulations freinant la mobilité des clients, qu'ils soient issus d'un événement climatique, d'événements sécurité ou de conflits sociaux
- Contribuer à la création et au maintien du lien social dans les territoires.

DISPONIBILITE DU SERVICE

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
1. Limiter les effets de la perturbation des circulations freinant la mobilité des clients, qu'elles soient issues d'un événement climatique, d'événements sécurité ou de conflits sociaux				
Améliorer la qualité de l'information voyageurs et la prise en charge en situation perturbée	X	X	X	X
2. Contribuer à la création et au maintien du lien social dans les territoires				
Poursuivre la diversification de l'offre de mobilité		X	X	X
Accompagner les pratiques de mobilité et l'accès au train	X	X	X	X

1. Limiter les effets de la perturbation des circulations freinant la mobilité des clients, qu'ils soient issus d'un événement climatique, d'événements sécurité ou de conflits sociaux en cas d'incident

Résultats attendus : en cas d'incident, les clients peuvent s'appuyer sur un moyen de transport de substitution et a minima disposent des informations nécessaires pour organiser la suite de leur voyage en autonomie.

Portée géographique : ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographique dans lesquelles les sociétés opèrent.

Horizon temporel : Ces actions font partie des standards du Groupe ou de son offre de services et font l'objet d'amélioration continue.

2. Contribuer à la création et au maintien du lien social dans les territoires

Résultats attendus : les clients disposent d'une offre de transport en proximité et les personnes en fragilité, pour lesquelles l'absence de mobilité est un frein au quotidien, sont accompagnées.

Portée géographique :

– La diversification de l'offre permet de répondre aux besoins de différents segments de la population. Elle cible les grandes villes (ex. : SERM, trains de nuits) et vise la redynamisation de petites lignes (ex. : Flexy...)

– Les dispositifs d'accompagnement des personnes en fragilité sont localisés et adaptés à la spécificité de chaque territoire et du tissu associatif présent.

Horizon temporel :

Par sa présence dans les territoires, SNCF propose un service de mobilité en proximité (notamment TER / Transilien). En complément, les projets au sein du Groupe sur l'exploitation des petites lignes, conduits aux côtés de partenaires, sont en cours de développement, tels que :

- La commercialisation de la solution rail-route FLEXY, prévue pour 2027
- La mise sur le marché du Draisie, projet de train léger, prévue pour 2028
- La commercialisation sur le marché national du TELLi, prévue pour 2029

Les dispositifs d'accompagnement des personnes en fragilité, après une phase de test, sont désormais une mesure pérenne proposée par le groupe SNCF. Ils sont proposés en direct au sein des régions ou par l'intermédiaire des associations de médiation partenaires formées à l'apprentissage de la mobilité.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

– Objectif : améliorer la qualité de l'information voyageurs et la prise en charge en situation perturbée qu'elle soit issue d'un événement climatique, d'événements sécurité ou de conflits sociaux.

1/ Information voyageurs en situation perturbée

Pour les sociétés ferroviaires : « SNCF Information » le programme Information FIRST :

- Compte tenu de l'ouverture à la concurrence, le programme Information First, lancé en 2017, se restructure en 2025 en First Voyageurs se dissociant de SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions qui développent une organisation et des actions spécifiques concernant l'Information.
- First Voyageurs continue de se mobiliser pour répondre aux attentes des clients en termes d'Information Voyageur (IV). L'attention portée aux voyageurs en situation perturbée est particulièrement importante, grâce notamment à l'engagement des agents en lien avec la clientèle. Dans le même temps, les « outils agents » et les « applications clients » sont améliorés pour fluidifier l'information et renforcer l'appropriation des gestes métiers par les acteurs de l'IV.
- En 2025, l'objectif principal est de poursuivre la progression de la réactivité de l'information, la fiabilité des éléments communiqués aux clients et de développer une information complète et précise pour mieux faire comprendre aux clients la nature des incidents, leur évolution et les répercussions sur leur voyage. Les clients attendent effectivement une évolution simultanée de l'ensemble de ces points.

– La satisfaction clients en 2024 :

- Les résultats de la satisfaction clients sur l'Information Voyageur en 2024 sont globalement en progrès :
- La fiabilité, la réactivité ainsi que l'information complète et précise sont en amélioration constante depuis 2017. Et ce, grâce à l'implication des acteurs de l'IV et la mise en place d'actions et d'outils innovants : systèmes d'information améliorés et fiabilisés, professionnalisation des acteurs, développement des ambassadeurs de l'IV multi-métiers, rénovation de centres opérationnels, analyse de la performance et accompagnement des entités, etc.
- Concernant la réactivité, qui pointe entre autres la capacité à travailler en inter-métiers, les résultats issus de l'enquête clients de septembre 2024 indiquent une satisfaction de 53% identique à celle de 2023.

• La satisfaction vis-à-vis de la fiabilité est stable à 58% et vis-à-vis de l'information complète et précise à 52% vs 51% en 2023. Au global, les équipes d'Information se sont mobilisées cette année afin d'améliorer la satisfaction client concernant l'IV qui progresse à 6,2 en sept. 2024 vs 6,1 en 2023. L'outil web « Fil Info Live », qui permet de partager les faits en temps réel depuis la salle de crise continue d'être très apprécié par les clients et les acteurs de crise SNCF. Il est accessible via les réseaux sociaux et a été enrichi tout au long de 2024. Des infographies et des vidéos pédagogiques ont également été réalisées pour mieux expliquer les incidents aux clients.

• L'action s'est aussi portée sur l'ancrage terrain des pratiques pour les différents métiers contributeurs de l'IV, sur l'Information Voyageur sonore en gare et à bord et le portage de l'IV par SNCF Connect qui a largement progressé, la satisfaction sur l'IV propre à ce service passant de 71% en octobre 2023 à 74,5% pour octobre 2024.

• C'est en généralisant les meilleures pratiques des sites que le programme Information FIRST a permis ces sauts qualitatifs qui se poursuivront dans l'année à venir.

Les axes de mobilisation pour 2025 :

En 2025, le programme First Voyageurs renforce ses exigences sur la qualité de l'information, pour gagner la confiance de tous les voyageurs SNCF et faire progresser la satisfaction clients.

- Faire évoluer FIRST pour répondre aux nouveaux enjeux de SNCF Voyageurs, en tenant compte de l'ouverture à la concurrence, en adaptant les standards à la nouvelle organisation avec SNCF Réseau et Gares et Connexions, en garantissant la robustesse et la transversalité du système d'information
- Poursuivre la mise en valeur de la qualité perçue et de la satisfaction en développant l'écoute clients, en identifiant et en traitant les « irritants clients », en améliorant les prises de parole à bord
- Conforter la progression sur la qualité produite, en gagnant en réactivité et en fiabilité tout en maintenant les efforts sur l'affichage H-20 minutes et les dévoiements
- Développer les compétences et les gestes métiers, en déployant les formations utiles et une veille Information Voyageurs active pour améliorer la performance des acteurs de terrain.
- Renforcer l'ancrage terrain en accompagnant les entités et les sites avec un catalogue de prestations et un soutien sur mesure des interlocuteurs. L'action s'inscrit également dans l'animation du réseau des responsables Information Voyageurs pour soutenir et aider les managers, opérateurs et collectifs de gestion de crise.

Pour Keolis

– Keolis porte une attention particulière à l'information en temps réel des passagers, pour des trajets en toute sérénité. Via les applications sur smartphone, les voyageurs accèdent à tout moment aux horaires de passage actualisés des bus. Dans les gares et les stations de métro, les horaires sont mis à jour en fonction du trafic.

2/ Prise en charge des voyageurs en situation perturbée

– En cas de situation perturbée et d'impossibilité de circulation des trains, des solutions de substitution pour assurer le voyage peuvent être mises en place, via un véhicule de substitution (ex. : bus, taxi). En cas d'impossibilité de poursuite du voyage le même jour, un hébergement dans un hôtel peut être proposé dans la

limite des capacités d'accueil, ou à défaut une rame à quai. Dans la mesure du possible et dans la limite des stocks disponibles, une boisson peut être offerte (et à l'heure du déjeuner ou du dîner, une collation ou un coffret repas). Les dispositions de prise en charge diffèrent selon le type de transport concerné (TGV, TER, Transilien).

– Chez Keolis, en cas de situation perturbée, les ambassadeurs sur le terrain se mobilisent pour rassurer les passagers, les informer et leur proposer, le cas échéant, d'autres solutions de transport. Les collaborateurs se mobilisent pour diffuser une information rapide, précise et pertinente, par les différents moyens de liaison avec les voyageurs, en situation de mobilité ou à distance.

Présentation d'actions clés pour contribuer positivement, en faveur des consommateurs

Le Groupe contribue à la création et au maintien du lien social dans les territoires par deux types d'actions :

1/ Poursuivre la diversification de l'offre de mobilité

– De nouvelles dessertes 2024

- Une nouvelle offre INTERCITÉS entre Nancy et Lyon Perrache est mise en service depuis le 15 décembre 2024. Cofinancée par l'État, la Région Grand Est, le Département de Meurthe-et-Moselle, le Département des Vosges et la Métropole du Grand Nancy, ce train au départ de Nancy dessert les gares de Toul, Neufchâteau, Culmont-Chalindrey, Dijon, Chalon-sur-Saône, Mâcon-Ville, Lyon Part-Dieu et Lyon Perrache, à raison d'un aller-retour quotidien.
- A la demande de l'État, autorité organisatrice des trains INTERCITÉS, les trains de nuit de la ligne Paris - Tarbes desservent deux gares supplémentaires depuis le 15 décembre : Facture-Biganos, en Gironde, arrêt donnant accès, par correspondance TER, aux gares du bassin d'Arcachon. - Saint-Vincent-de-Tyrosse, dans les Landes. Cet arrêt donnera également accès, par correspondance TER, aux gares des côtes landaise et basque, jusqu'à Hendaye. La poursuite de ces arrêts au-delà de 2025 dépendra de la confirmation de leur potentiel commercial et de leur faisabilité opérationnelle, liée aux travaux d'infrastructure menés sur le parcours des trains.
- Grâce à une enveloppe de 100 millions d'euros pour le développement des trains de nuit en France (France Relance 2020), les liaisons de nuit prennent un nouvel élan et répondent aux besoins de desserte de territoires enclavés. Elles sont aussi de plus en plus plébiscitées pour voyager à travers la France et l'Europe : 946 000 voyageurs ont pris un train de nuit en 2024, contre 769 000 voyageurs en 2023 (soit +25%). Une dizaine de lignes nationales ont été annoncées à l'horizon 2030.
- Les trains de nuit Paris-Berlin et Paris-Vienne, dont les circulations avaient été momentanément suspendues à la suite de travaux d'infrastructures sur les réseaux allemands et français, circulent de nouveau depuis novembre 2024 à raison de 3 allers-retours hebdomadaires.

– De nouvelles solutions de transport pour les petites lignes

- Le Groupe innove pour relier les territoires en train et proposer des solutions adaptées aux lignes les moins fréquentées et aux zones non desservies par le train, en partenariat avec des acteurs publics et industriels :

FLEXY un système de navettes ferroviaires en cours d'expérimentation, capable de circuler sur les rails comme sur les routes pour rallier la gare la plus proche.

TELLi, un train alimenté par batteries, plus léger qu'un TER classique, fabriqué à partir de matériaux recyclables, DRAISY, projet de train léger pour offrir aux clients de nouveaux matériels moins capacitaires et complémentaires des TER actuels et du futur TELLi.

– De nouvelles solutions de transport pour les agglomérations : les services express régionaux métropolitains (SERM)

- Les SERM sont des projets de services multimodaux (train, tram, bus, vélo, ...), avant d'être des projets d'infrastructures nouvelles. Destinés à répondre aux besoins de mobilité croissants des usagers dans les métropoles et leurs périphéries, ils s'articulent autour d'une colonne vertébrale ferroviaire existante.
- En tant que véritables projets de service, les SERM reposent sur une offre de transport élargie et cadencée, des correspondances optimisées entre les différents modes et des services associés facilitant le voyage (billettique, tarification et information voyageurs harmonisées et réactives).
- La loi SERM, promulguée le 27 décembre 2023, vise à simplifier et accélérer le déploiement de ces services, tout en soulignant le rôle structurant du mode ferroviaire. Elle prévoit également l'intégration de services routiers, fluviaux, le cas échéant, et des aménagements spécifiques pour les vélos.
- En 2024, 24 projets de SERM ont été labellisés par l'État. En décembre 2024, les villes de Dijon et Besançon ont officiellement soumis une lettre d'intention au ministère des Transports, exprimant leur volonté d'obtenir cette labellisation. Cette demande est en cours d'instruction.
- SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions jouent un rôle central dans ce dispositif. Leur contribution se traduit par un accompagnement technique et stratégique des collectivités pour la conception des projets de SERM, une attention portée à la qualité des services (fréquence, fluidité...) ainsi qu'une garantie de robustesse dans l'exploitation, répondant ainsi aux attentes des usagers et aux enjeux des territoires.

– Accompagner les pratiques de mobilité et l'accès au train

La SNCF développe des ateliers d'apprentissage à la mobilité à destination des publics jeunes, seniors, en difficulté ou fragilisés, dans les territoires français, avec les associations locales de médiation PIMMS Médiation ou autres associations présentes (Unis Cité, Missions locales...),

Cybersécurité

Plan d'action

Le plan d'action se rapportant à la politique Cybersécurité est décrit en ESRS1- S1.

Ci-dessous ne figurent que les actions menées spécifiquement à destination de la cybersécurité concernant les consommateurs finaux.

CYBERSECURITE

Champs d'action	Gestion des actifs		Transport de voyageurs	
	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis
Sensibiliser les voyageurs		X	X	X

Résultats attendus : les données personnelles des consommateurs traitées par le groupe SNCF et l'intégrité

des systèmes d'exploitation sont protégés, préservant ainsi la réputation et la sécurité des personnes.

Portée géographique : Valable sur toutes les sociétés et dans tous les pays où le Groupe opère.

Horizon temporel : Poursuite des actions de sensibilisation et de formation.

Les éléments financiers relatifs à ce point de données sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Présentation d'actions clés concernant les impacts matériels négatifs

Les actions du Groupe ont pour objectif de sensibiliser les voyageurs aux risques liés à la cybersécurité et leur transmettre les bons réflexes numériques de protection et vigilance à adopter dans le cadre d'opérations "Cyber en gare" avec la distribution d'un kit cyber (support pédagogique avec 10 cyber réflexes) et la rencontre d'experts en gare.

Depuis 2024, les clients reçoivent, dès qu'ils se connectent au wifi à bord des TGV, des conseils de la CNIL et de la SNCF pour protéger leurs données sous la forme d'une note d'information.

Ces actions de sensibilisation ont vocation à être pérennisées dans le temps.

3.4.4.2 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Les mesures décrites en 31a sont des actions qui atténuent, corrigent des impacts réels matériels et y remédient. Le groupe SNCF met en place diverses mesures pour réparer ses impacts matériels négatifs sur les consommateurs, tels que :

- Compensation financière ou non financière
- Prévention des dommages via des injonctions ou des garanties de non-répétition
- Remboursement du titre de transport en cas de suppression de train.

Exemple sur la compensation en cas de retard pour SNCF Voyageurs

En cas de correspondance manquée à la suite d'un retard des trains TGV INOUI, INTERCITÉS, Ouigo ou TER, une solution de report sans frais supplémentaires sera proposée au client. L'utilisateur peut adresser une demande de compensation lorsque le voyage combine plusieurs offres SNCF Voyageurs via le Chatbot TOUTOUI.

TGV INOUI et INTERCITÉS - La garantie G30

La Garantie Voyage s'applique à tous les voyages effectués en France avec TGV INOUI et INTERCITÉS, et à bord des trains internationaux opérés par SNCF Voyageurs ou en partenariat avec les transporteurs suivants : TGV Lyria, TGV France-Italie, TGV INOUI France-Espagne, DB-SNCF en coopération, TGV Bruxelles/Province en coopération avec SNCB, TGV France-Luxembourg, TGV Paris-Fribourg en Brisgau.

Pour un retard entre 30 et 60 minutes, quel que soit le motif de retard, SNCF Voyageurs offrira au voyageur un bon d'achat pour ses prochains voyages.

Si le train a plus d'une heure de retard ou est supprimé, une autre solution de voyage ou un remboursement pourra être proposé selon le choix du client. Tous les billets à réservation obligatoire, y compris avec tarifs non échangeables / non remboursables sont concernés.

Ouigo Train classique et Grande vitesse

Le montant de la compensation à destination du voyageur dépend de la durée effective du retard du train à l'arrivée.

En cas de correspondance, et si l'utilisateur est éligible au Billet Direct, la compensation dépendra du retard à l'arrivée de la destination finale.

Si le retard à l'arrivée du train est supérieur à une heure, l'utilisateur sera systématiquement avisé par courriel du retard constaté et de la compensation mise en œuvre de manière automatique dans les jours suivants.

Le voyageur recevra son bon d'achat Ouigo dans un délai maximum de 3 jours à l'adresse électronique saisie lors de la commande.

EUROSTAR

En cas de retard de plus d'une heure sur son trajet, le voyageur EUROSTAR peut bénéficier d'un e-voucher à utiliser sur son prochain voyage. Le montant varie en fonction de l'importance du retard constaté.

Si le train est annulé ou qu'un retard de plus d'une heure est annoncé, le voyageur dispose de 60 jours à compter de la date de départ initiale pour échanger gratuitement le billet. Dans ce cas le voyageur pourra ensuite, et sous réserve de disponibilité, réserver à nouveau un voyage dans les 180 jours suivant la date de l'échange (90 jours si la réservation inclut une correspondance avec une autre compagnie ferroviaire).

3.4.4.3 Mesure de l'efficacité des actions

Le Groupe évalue l'efficacité de ses actions de gestion des incidences importantes sur la base d'une écoute des clients, sur la base de tests utilisateurs, sur la base d'audits et d'indicateurs de mesure de la performance opérationnelle.

L'écoute clients directe et indirecte via leurs représentants

Les dispositifs d'interaction avec les clients, dispositifs directs via les baromètres en place par exemple, ou dispositifs indirects via l'échange avec leurs représentants siégeant au sein d'instances consultatives, sont mobilisés pour suivre et évaluer la capacité des actions mises en œuvre à produire les résultats escomptés. [cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – S4-2].

Les tests utilisateurs

Sur les sujets d'accessibilité, la mobilisation d'experts et d'associations d'utilisateurs permet de s'assurer que les actions délivrent les résultats attendus : la SNCF collabore, par exemple, avec des experts en accessibilité numérique et des associations spécialisées pour s'assurer que ses plateformes répondent aux besoins des personnes handicapées. Les tests réalisés permettent de s'assurer que les plateformes numériques de la SNCF sont conformes aux normes d'accessibilité et qu'elles offrent une expérience utilisateur optimale.

Pour le site Eurostar.com, des tests ont été effectués par des utilisateurs malvoyants, à l'aide d'un lecteur d'écran et d'un agrandissement d'écran, ainsi que par des utilisateurs handicapés moteurs qui ont navigué sur le site en utilisant l'activation vocale ou en utilisant uniquement le clavier. Les commentaires reçus sont utilisés pour améliorer l'accessibilité du site web et atteindre les normes WCAG. L'éthique numérique a ainsi fait de l'accessibilité un élément clé à tous les stades de la création du site web, de la conception à la mise en ligne.

Les audits et labels

Accessibilité physique

Transilien SNCF a obtenu en octobre 2022 la certification Cap'Handéo Services (valable trois ans) de mobilité pour Accès Plus Transilien SNCF. Délivrée par l'association Handéo, elle reconnaît la qualité de ce dispositif qui

permet aux personnes à mobilité réduite de réserver un service d'assistance gratuit pour accéder aux trains.

Accessibilité numérique

Un bilan du schéma pluriannuel 2020-2022 est disponible en ligne dans le schéma pluriannuel de mise en accessibilité du groupe SNCF 2023-2025.

L'audit d'accessibilité numérique, réalisé chaque année par l'équipe Accessibilité Numérique de la direction du Design et du Développement de e-SNCF Solutions, évalue la conformité du site SNCF Connect et les applications mobiles en tant qu'auditeur indépendant avec une posture neutre. L'audit est basé sur le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) pour l'analyse du site web et sur la norme RAAM pour les applications mobiles.

Exemples :

- Audits internes : l'équipe chargée de l'audit informe SNCF Connect & Tech pour chaque critère et chaque page s'ils sont conformes, partiellement conformes, non conformes. Le résultat de l'audit est ensuite disponible sur la page d'accessibilité du site SNCF Connect. SNCF Connect affiche un taux de conformité de 77,14 % en 2024 (vs 76,3% en 2023) des critères du RGAA version 4.1 sur les pages auditées et un taux moyen de 95,97%.
- Audit externe : le nouveau site Eurostar.com lancé en octobre 2023 a été conçu en mettant l'accent sur l'accessibilité. Une fois qu'il a été construit, une société externe a procédé à un audit pour évaluer sa convivialité.
- Label : l'engagement de SNCF Connect&Tech pour rendre les mobilités durables accessibles à tous a reçu le Label Numérique responsable à la suite d'un audit réalisé mi 2024 – le Label Numérique Responsable (niveau 2). Ce label valorise le niveau de maturité des actions mises en place et déployées par l'ensemble des collaborateurs afin d'intégrer les principes de sobriété, d'accessibilité et d'inclusion.

Sécurité et cybersécurité

La mise en œuvre et l'efficacité des politiques de cybersécurité et de protection des données personnelles concernant les consommateurs sont les mêmes que celles relatives aux salariés. [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Actions concernant les impacts matériels sur le personnel, Mesure de l'efficacité des actions – S1-4].

Les indicateurs de mesure de la performance opérationnelle

Sur l'ensemble des thématiques (accessibilité, sécurité, information voyageurs...), le suivi et le pilotage des indicateurs de performance contribue à s'assurer que les actions mises en œuvre délivrent les résultats escomptés (ex. : fréquentation des trains, indicateurs d'accidentologie pour les voyageurs, satisfaction clients).

3.4.4.4 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Principales modalités pour identifier les actions à mettre en œuvre

Les processus grâce auxquels sont identifiées les actions nécessaires et appropriées pour parer à des impacts négatifs, réels ou potentiels, sur les consommateurs reposent essentiellement sur :

- **Le dialogue avec les consommateurs :**
 - Dialogue récurrent [cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – S4-2] et les conclusions des cas de médiation
 - **Les cartographies des impacts et des risques Groupe :**

- Le plan de vigilance permet d'identifier les dispositifs de maîtrise des impacts négatifs sur les consommateurs
- La cartographie issue de l'analyse de double matérialité
- La cartographie des risques majeurs du Groupe, et les cartographies thématiques qui l'alimentent (ex. : Sécurité, Cybersécurité, Jeux de Paris 2024) permettent d'identifier les actions à mener face aux impacts négatifs sur les consommateurs

– L'analyse de la performance et la conduite de retours d'expériences par suite de dysfonctionnement ou incident

La Médiatrice SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs travaille en collaboration avec la Médiatrice SNCF Voyageurs, personnalité indépendante et extérieure à l'entreprise, compétente pour traiter les demandes concernant un litige commercial, contractuel, ou une contravention des quatre premières classes à la police du transport ferroviaire :

- La Médiatrice SNCF Voyageurs alerte les services clients lorsqu'elle constate certains dysfonctionnements récurrents à l'occasion des réclamations dont elle est saisie.
- Dans son rapport annuel, présenté au conseil consultatif des Consommateurs de SNCF Voyageurs, la Médiatrice émet des recommandations à destination des transporteurs. Ces constats donnent lieu à des échanges réguliers avec les services client des transporteurs afin de les alerter sur certains dysfonctionnements observés et de leur permettre d'y apporter des solutions.

Les impacts négatifs peuvent conduire les sociétés du Groupe à repenser leurs produits et services pour répondre au mieux aux besoins des consommateurs à l'occasion de la consultation des associations et à coconstruire ensemble des solutions.

Le Groupe veille à la mise en place de procédures pour remédier ou permettre de remédier aux incidences négatives importantes ainsi que leur efficacité via le partage de bilans d'activités avec les associations de consommateurs, comme le bilan annuel de la Médiatrice, par les contrôles internes et audits internes sur les risques identifiés.

3.4.4.5 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Pour éviter de causer ou de contribuer à des impacts négatifs matériels sur les consommateurs, l'entreprise s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer, et intégrer « by design » les dispositions nécessaires. C'est notamment le cas sur les enjeux d'accessibilité ou de cybersécurité / données personnelles, comme présenté dans les exemples ci-dessous.

Exemples :

- Accessibilité : intégration dès la conception des nouveaux matériels TGV des besoins des personnes en situation de handicap via la mobilisation des associations d'usagers ;
- Cybersécurité et Données personnelles :
 - Les mesures prises sont les mêmes que celles destinées aux salariés. [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4 ; Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs ; Cybersécurité].

3.4.4.6 Incidents en matière de droits de l'Homme

Le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits de l'Homme liés aux consommateurs.

3.4.4.7 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

La mise en œuvre des politiques visant à gérer les impacts matériels affectant les clients est sous la responsabilité de chacune des sociétés du Groupe.

Par ailleurs, sur certains sujets tels que la sécurité ou la cybersécurité, une direction centrale au sein de SNCF SA fixe le cap stratégique et anime les directions métier des sociétés :

- C'est le cas notamment de la direction Sécurité qui appuie et anime les directions Sécurité des sociétés ferroviaires du groupe.
- La direction du Numérique Groupe (DNG) au sein de SNCF SA a pour mission principale de concevoir et piloter la feuille de route numérique commune au Groupe, en animant et en coordonnant l'ensemble des acteurs du numérique au sein du Groupe.

Sur d'autres sujets tels que l'information voyageurs ou l'accessibilité, le cap stratégique est fixé directement par la société en charge de la mise en œuvre de la politique (ex. : SNCF Voyageurs pour l'information voyageurs, chaque société sur son périmètre et conformément au cadre fixé par la loi pour l'accessibilité physique, SNCF Voyageurs pour l'accessibilité tarifaire).

Les actions permettant de gérer les impacts négatifs matériels sont conduites par des équipes situées soit au plus près de la production et des clients, soit à l'échelle du territoire, soit en central, selon la réactivité attendue et le niveau de la prise de décision nécessaire. Ainsi, chaque entité opérationnelle (ex. : établissement Gare, établissement Traction...) dispose d'un responsable sécurité au plus près des équipes.

Pour certains métiers indispensables à la réalisation du service, des systèmes d'astreinte sont en place pour réagir de manière réactive et efficace en cas de dysfonctionnement. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité de la crise. Exemples : cellule de crise territoriale ou nationale pour les crises relatives à l'exploitation ferroviaire, centre national des opérations numérique pour les crises liés à la cybersécurité.

3.4.4.8 Actions mises en œuvre pour atténuer les risques matériels et saisir les opportunités matérielles

Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les consommateurs.

Dans le cadre de l'analyse de double matérialité, le Groupe n'a pas identifié d'opportunité matérielle.

3.4.5 Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S4-5

3.4.5.1 Modalité de suivi de la performance en matière d'accessibilité physique

Accessibilité des gares

Depuis plus de 15 ans, la SNCF multiplie les actions pour permettre à tout le monde, y compris aux personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, de voyager dans des conditions optimales d'accessibilité et de confort. Les schémas directeurs d'accessibilité, élaborés à la suite de la loi de 2005, ont été amendés en 2016 via les SDA-Ad'AP. Ils permettent de prolonger jusqu'en 2025 la dynamique d'accessibilité dans les transports et

représentent 3,5 milliards d'euros d'investissements pour la partie mise en accessibilité des gares. Il est à noter que pour qu'une gare soit rendue accessible, elle est mise en conformité sur l'ensemble du périmètre allant de l'entrée du bâtiment voyageur jusqu'aux quais à travers la mise en place d'équipements adaptés permettant la plus grande autonomie à l'ensemble des usagers quelque soient leurs handicaps.

Le schéma directeur national d'Accessibilité et des schémas directeurs régionaux sont les documents de référence fixant les grandes orientations et les modalités de gouvernance associées à leur mise en œuvre.

Exemples pour le schéma directeur national d'Accessibilité :

- Orientations : mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires (gares, quais et ouvrages permettant d'y accéder), meilleure accessibilité du matériel roulant, formation des agents...
- Gouvernance : processus de suivi, instances et acteurs impliqués, suivi annuel entre les parties prenantes, modalités des comités associant les consommateurs pour recueillir leurs expressions notamment sur les avancées effectuées, principaux points à inscrire à l'ordre du jour des points de situation et bilans dédiés à la mise en œuvre du schéma...

– Indicateurs de suivi : des indicateurs permettent de suivre la mise en œuvre des actions clés tels que le nombre de gares mises en accessibilité ou encore le nombre d'agents formés, par exemple.

À fin 2024, les travaux ont été réalisés dans 74% des 736 gares et haltes visées par les schémas directeurs :

- En Île-de-France, 181 gares sur 209 sont déjà accessibles à tous, soit 87%.
- Hors Île-de-France, 366 gares sont traitées, soit 69 % des gares.

Face aux difficultés posées par les contextes de crise sanitaire en 2020 (déprogrammations de projets, avec des décalages allant de +1 à +3 ans), le déclenchement de la guerre en Ukraine en 2022 et des difficultés de financement dans certaines régions, la SNCF a dû repousser l'échéance initiale mais a réaffirmé sa volonté d'atteindre les objectifs fixés à la conférence nationale pour le Handicap (CNH) du 26 avril 2023. L'entreprise s'est engagée, lors de cette conférence, auprès du ministère des Transports et les associations, à lancer l'ensemble des travaux d'accessibilité pour les gares nationales d'ici 2027. Des financements octroyés par les autorités organisatrices de transport et l'État lui permettront de concrétiser ces projets à cette nouvelle échéance. À défaut, des solutions de substitution seront mises en place grâce à ces financements externes.

Accessibilité des matériels et services d'accompagnement

Concernant le matériel roulant, il n'y a pas de cible mesurable à atteindre car la réglementation permet de continuer à utiliser les matériels roulants déjà en circulation avant 2014 sans rendre obligatoire leur mise en accessibilité. Néanmoins, le Groupe est engagé dans l'amélioration de l'accessibilité :

- Lors des rénovations lorsque le matériel est sous sa responsabilité, c'est-à-dire pour le matériel du service librement organisé, le matériel roulant pour le transport conventionné étant sous la responsabilité des Autorités organisatrices de la Mobilité (le groupe SNCF n'a pas fixé à date d'objectif temporel et d'objectif de couverture du parc existant) ;

– Lors du renouvellement du matériel roulant pour le service librement organisé, à l'image des futures rames TGV.

Concernant le suivi d'autres actions menées en faveur d'une meilleure accessibilité des services de transport, il s'agit surtout d'indicateurs qualitatifs donnant à voir une trajectoire et de suivre l'avancement de projets, tel que le déploiement de la plateforme unique de réservation Assist'enGare, comme demandé par la LOM dans ses fonctionnalités et délais (janvier 2024).

Contribution des consommateurs à la définition et au suivi des objectifs

Fixation des cibles

Dans le cadre des schémas d'accessibilité des gares, les consommateurs via leurs représentants sont associés au suivi de leur mise en œuvre, conformément aux modalités de pilotage et avec la mobilisation de comités associant des représentants de personnes en situation de handicap et à mobilité réduite. La définition des 736 gares à mettre en accessibilité dans le cadre des schémas n'a pas appelé la participation des associations, elle a résulté de l'application de critères de priorisation définies par décret. Le fruit de cette priorisation leur a été présenté au moment de l'élaboration des SDA-ADAP.

Suivi de la performance

Le suivi de la performance est présenté aux associations lors des instances de concertation : partage d'indicateurs relatifs aux gares accessibles, présentation des projets de rénovation ou d'acquisition de matériel roulant, présentation d'indicateurs de performance Assist'enGare.

Enseignements pour améliorer la performance

Le dialogue avec les associations contribue à améliorer la performance en matière d'accessibilité :

– Elles peuvent être sollicitées pour exprimer un avis sur la mise en accessibilité prévue sur certaines gares lorsque des cas particuliers se présentent (ex. : choix d'aménagements).

– Concernant les services d'assistance, et plus spécifiquement Assist'enGare, les associations ont formulé des demandes d'améliorations de la plateforme, de nouvelles fonctionnalités, qui sont développées par SNCF Gares & Connexions et les autres acteurs tels que SNCF Voyageurs et SNCF Connect & Tech.

– Concernant la mise en accessibilité des matériels roulants, les associations peuvent exprimer des demandes particulières d'amélioration et participer à la conception de modifications d'aménagements. Pour l'achat de nouvelles rames, les associations sont parties prenantes des réflexions de conception (cf. futures rames TGV). La concertation des associations lors des rénovations et lors du renouvellement des rames doit se poursuivre et continuer de progresser.

3.4.5.2 Modalité de suivi de la performance en matière d'accessibilité numérique

Un schéma pluriannuel de la mise en accessibilité numérique couvre la période 2023 à 2025, pour les sites internet et applications digitales. Les principes décrits pour l'accessibilité physique, ci-dessus, s'appliquent également sur ce périmètre, conformément aux modalités prévues par le schéma (cf. objectif et indicateurs de suivi prévu pour chaque axe du schéma).

L'indicateur du taux de conformité à la suite d'audits basés sur le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) est l'indicateur structurant permettant de mesurer l'efficacité des actions mises en œuvre (WCAG 2.2 niveau AA pour Eurostar).

3.4.5.3 Modalité de suivi de la performance en matière d'accessibilité tarifaire

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

L'ambition fixée est celle de rendre le transport financièrement accessible à un large public. Différents leviers peuvent contribuer à l'atteinte de cette ambition, chacun suivi par des indicateurs spécifiques :

– Objectifs et indicateurs de moyens tels que le nombre et la disponibilité de matériels roulants (ex. : rames Ouigo)

– Objectifs et indicateurs de fréquentation

– Objectifs et indicateurs de déploiement de l'offre, notamment low cost (ex. : déploiement de Ouigo en France et en Europe)

– Objectifs et indicateurs relatifs aux offres commerciales (ex. : billets promotionnels Prem's, cartes de réduction...)

Contribution des consommateurs à la définition et au suivi des objectifs

Le comité consultatif des consommateurs est décrit dans le chapitre « 4.4.2 Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux ». Ce comité constitue un espace d'échange dans lequel les consommateurs via leurs représentants, peuvent partager leurs préoccupations notamment en matière d'accessibilité tarifaire. Les bilans partagés annuellement dans ces instances peuvent faire état des mesures prises par le Groupe et des résultats obtenus pour une meilleure accessibilité. Les échanges nourris au sein du comité consultatif des consommateurs permettent au Groupe d'affiner ses objectifs à moyen et long terme et contribuent à l'amélioration progressive de l'offre de services (cf. partage de retours d'expérience, remontée de la voix des clients, expression des parties prenantes).

3.4.5.4 Modalité de suivi de la performance en matière de sécurité

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

Le Groupe est responsable de la sécurité et la sûreté des publics, des biens, des circulations et des infrastructures sur l'ensemble du domaine ferroviaire. L'ambition du Groupe est de réduire à zéro le nombre d'accidents en gare, sur les voies, aux passages à niveau et sur les chantiers ferroviaires.

Par ailleurs, l'ERA, European Union Agency for Railways, a défini des indicateurs communs aux États membres. La démarche communautaire en matière de sécurité ferroviaire vise, après avoir développé les outils de mesure partagés que sont les indicateurs de sécurité communs, à garantir dans chaque État membre un niveau de sécurité minimal. Dans ce but, des valeurs nationales de référence (VNR) sont 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 processus permettant de mesurer l'efficacité des actions et des politiques associent notamment :

– Le déploiement d'outils et méthodes d'analyse, tels que : audits, retours d'expérience, grille de maturité, cartographie des risques, nœuds papillons (cartographie d'un événement redouté et identification des chemins de causes et de conséquences possibles)

– Le suivi d'indicateurs d'accidentologie et réalisation de bilans

- La mobilisation des différents niveaux de l'entreprise (des entités opérationnelles aux instances de gouvernance)
- La remontée des événements sécurité auprès de l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire, autorité nationale de sécurité)

Contribution des consommateurs à la définition et au suivi des objectifs

Les consommateurs ne sont pas spécifiquement associés à la définition des objectifs en matière de sécurité, la sécurité étant au cœur des métiers du groupe SNCF et sa première responsabilité. Les résultats sont en revanche partagés au sein d'instances associant les parties prenantes du Groupe et auprès du grand public (ex. : Rapport annuel sécurité 2023).

3.4.5.5 Modalité de suivi de la performance en matière de cybersécurité

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

Le groupe SNCF met en place un dispositif de sécurité des SI visant à progresser de manière constante

notamment au travers de tableaux de bord cyber à destination du plus haut niveau décisionnaire.

Dans le cadre du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des choix de sécurité SI, les procédures de création et suivi d'indicateurs ainsi que les valeurs cibles restent à formaliser.

Des indicateurs opérationnels sont transmis régulièrement en interne.

En 2025, l'objectif est de disposer d'indicateurs pour le Groupe tel que le délai de traitement des demandes d'exercice de droits dans le cadre du RGPD.

Pour davantage d'information sur les cibles en matière de cybersécurité, se reporter au chapitre dédié au personnel de l'entreprise [cf. Personnel de l'entreprise – S1 ; Cibles liées à la gestion des IRO matériels – S1-5].

Contribution des consommateurs à la définition et au suivi des objectifs

Les cibles ne sont pas fixées avec les clients. Le groupe SNCF reste à l'écoute de toute remontée client.

4. INFORMATIONS EN MATIÈRE DE GOUVERNANCE

4.1 CONDUITE DES AFFAIRES - G1

4.1.1 Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise - G1-1

Les informations publiées dans ce chapitre correspondent aux IRO matériels suivants :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Éthique / Conduite des affaires	Risque	Infractions aux lois de la concurrence
Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	Impact négatif	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés

4.1.1.1 Culture d'entreprise du groupe SNCF

La société SNCF SA est une entreprise verticalement intégrée intervenant sur un marché concurrentiel. Elle tient pour valeur fondamentale le fait de conduire ses affaires de manière licite et loyales dans le respect de la concurrence entre tous les acteurs.

En tant qu'opérateur de transports et acheteur de biens, de services et de travaux, le Groupe doit s'interdire toute action visant à entraver la concurrence, comme les ententes illicites et l'abus de position dominante, considérée comme des pratiques anticoncurrentielles. Le Groupe fournit également des prestations régulées (accès au réseau, installations de service, prestations de services en gare, prestations de sûreté...) pour lesquelles des mesures spécifiques doivent être mises en place.

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, doit apporter les garanties d'indépendance vis-à-vis des entreprises ferroviaires pour lui permettre d'assurer de manière impartiale et non discriminatoire les fonctions essentielles, au service de toutes les entreprises ferroviaires.

L'organisation du Groupe reflète le caractère unifié de celui-ci depuis l'entrée en vigueur de la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire le 1er janvier 2020. Depuis cette date, le Groupe s'est doté d'une gouvernance, de politiques communes, de règles dans la conduite des affaires et de principes clés. Leur mise en œuvre concrète a permis de les faire évoluer et de les améliorer. Au quotidien, leur correcte application assure la cohérence des décisions et la sécurisation des entités du Groupe qui en sont responsables ainsi que de leurs salariés. La bonne information de tous les salariés concernant les

règles structurantes présidant aux décisions internes de notre Groupe en est la condition évidente.

Le guide des règles clés

Description

Le guide des « règles clés du groupe SNCF » rassemble ainsi les règles impératives du Groupe à respecter pour tout collaborateur, en particulier ceux détenant le pouvoir d'engager une entité du Groupe, afin de sécuriser la gestion des affaires et la prise de décision.

Les politiques du guide concernent des sujets transverses :

- Gouvernance & autorisations, dont le management des risques, le dispositif de contrôle interne et l'audit interne,
- Cadre de conduite des affaires,
- Éthique & conformité, dont la lutte contre la corruption
- Systèmes d'information,
- Finances & marchés

Le guide constitue le corpus :

- Des principes forts et des règles clés devant être appliqués et respectés par chacun dans le Groupe;
- Des règles clés dont le respect doit être assuré en permanence par les activités de contrôle des différentes sociétés du Groupe, notamment le contrôle interne.

La valeur ajoutée du guide est forte :

- Le guide des « Règles clés du Groupe SNCF » est un document Groupe. Il concerne toutes les sociétés du Groupe (SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, GEODIS, Keolis). Chaque société peut les compléter, les

préciser en fonction de son activité et de ses parties prenantes.

– Il regroupe, dans un document unique et dans une version accessible et à jour, les politiques et règles structurantes pour le Groupe.

– Il garantit la cohérence des actions et des messages au sein du Groupe.

– Il permet à chacun de savoir aisément quoi faire ou ne pas faire dans l'exercice de ses fonctions, par une présentation des principes et règles de façon claire et synthétique.

– Il est accessible au plus grand nombre.

Le guide des Règles clés du Groupe a été présenté et validé au comité exécutif Groupe en mars 2024. Il fera l'objet d'une campagne annuelle de mise à jour pour prendre en compte les évolutions nécessaires.

Le guide des règles clés du groupe SNCF fera l'objet d'une campagne annuelle de mise à jour qui permettra de faire évoluer si nécessaire les éléments de politique déjà existants, d'ajouter de nouveaux éléments de politique pour le Groupe ou encore de modifier les textes de référence en cas de nouvelles versions.

Ce guide a été créé sous le portage du directeur général délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF.

Validation et responsabilité de mise en œuvre

Le directeur général délégué Stratégie Finances est responsable de la mise en œuvre de la politique Conduite des Affaires. Il est membre du COMEX Groupe et rend compte au P-D.G. du Groupe.

La charte éthique

Description

Au regard des défis majeurs qui sont ceux de la SNCF et de ses filiales, il est indispensable, en termes de mobilisation de chacun, que les dirigeants et salariés du Groupe se retrouvent autour de valeurs éthiques communes (intégrité, responsabilité, respect des personnes, confiance, courage...) et partagent les mêmes principes de comportement.

La charte éthique du groupe SNCF est le document socle qui permet de promouvoir la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires. Elle est aussi le document de référence éthique pour les relations avec les parties prenantes du Groupe.

Cette charte dresse un panorama simple, avec des exemples pratiques, des valeurs et principes éthiques qui doivent guider le comportement de chacun et chacune au sein du groupe SNCF, notamment l'exemplarité, l'intégrité et le respect de l'autre.

Les 11 principes couverts par la charte éthique, notamment dans la conduite des affaires, sont :

- La prévention et à la lutte contre la corruption,
- La lutte contre la fraude,
- Le respect du droit de la concurrence,
- Les conflits d'intérêts,
- La protection des informations confidentielles et des données personnelles,
- La gestion intègre des fonds et du patrimoine de la SNCF,
- La protection du capital humain du Groupe,
- La réduction de notre empreinte environnementale,
- Nos obligations en tant que Groupe responsable et solidaire,

– L'éthique de nos prestataires, fournisseurs et partenaires,

– Les devoirs spécifiques liés aux missions de service public sur le territoire français (laïcité et neutralité, égalité de traitement, loyauté et réserve).

Validation et responsabilité de mise en œuvre

La charte éthique Groupe a été présentée en 2016 aux conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau et approuvée par le conseil de surveillance de l'EPIC SNCF.

Elle a été actualisée en 2023 afin d'être en cohérence avec les évolutions de l'organisation et de la gouvernance du groupe SNCF depuis 2016.

La charte éthique, signée par le président directeur général de SNCF SA et par le directeur de l'Éthique Groupe s'impose à l'ensemble des salariés du groupe SNCF.

Surveillance par les instances de direction

Les aspects de la culture d'entreprise sont régulièrement discutés par les organes d'administration, de direction et de surveillance. Ces discussions ont notamment lieu à l'occasion de la présentation annuelle des alertes éthiques du Groupe au sein du comité CNRG et RSE du conseil d'administration de SNCF SA et au sein du Comité de Direction Générale, COMEX Groupe ou Comité des Présidents.

Promotion auprès du personnel de l'entreprise

Le projet d'entreprise "Tous SNCF" joue un rôle central dans le développement et la promotion de la culture d'entreprise. Ce projet vise à renforcer l'engagement des salariés et à les impliquer activement dans la transformation de l'entreprise, dans un contexte de concurrence accrue et de changement rapide. Le projet d'entreprise « Maison Tous SNCF » est construit sur 3 fondamentaux : la sécurité, la sûreté et l'éthique.

Les résultats du baromètre « C'est à vous » 2024 (75% des salariés du périmètre ferroviaire ont répondu, soit plus de 100 000 salariés) démontrent la maturité croissante de la culture éthique au sein du Groupe avec 80% (versus 64% en 2023 et 51% en 2022) des répondants qui connaissent le dispositif d'alerte, dont 83% qui lui font confiance. Ce dispositif est un outil de prévention, détection et remédiation de comportements ne respectant pas les valeurs et comportements attendus par la charte éthique.

La direction de l'Éthique Groupe promeut les valeurs et principes de la charte éthique du Groupe au travers de :

- La mise à disposition de la charte éthique sur l'intranet
- L'organisation d'événements dédiés tels que l'Ethics Day avec des tables rondes thématiques et l'intervention de dirigeants du Groupe et personnalités externes
- L'envoi de messages électroniques sur des thématiques de la charte par mail vers les salariés et/ou les managers
- La publication de différents guides et fiches pratiques pour managers, responsables RH et salariés, portant notamment sur :
 - La gestion des alertes
 - La prévention du harcèlement moral
 - La prévention du harcèlement sexuel et des agissements sexuels et sexistes
 - Les discriminations
 - La laïcité et la neutralité
 - Les cadeaux et invitations

- Les lignes directrices diffusées en 2023 sur les invitations relatives aux grands événements sportifs de la Coupe du Monde de Rugby et des Jeux Olympiques et paralympiques de Paris 2024
- Les conflits d'intérêts
- L'éthique de l'intelligence artificielle : code de conduite de l'IA et les lignes directrices sur l'usage éthique de l'IA générative
- La protection des données personnelles
- Le bon usage des réseaux sociaux.

– La conception de fiches thématiques à disposition de tous les salariés

– Une ligne téléphonique et une adresse électronique dédiées aux conseils au profit des salariés, des managers et des acteurs RH

– Des actions de sensibilisation ou de formations au sein d'entités opérationnelles et de comités de direction. Ainsi la DEG rencontre régulièrement les salariés et comités de direction au cours de forums, réunions ou webinaires, pour échanger sur les valeurs et principes éthiques du Groupe.

– Pour les salariés du périmètre ferroviaire, deux canaux participent à la diffusion de ces principes et valeurs :

- L'application numérique « MyEtic » déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels
- L'intranet dédié à l'éthique et accessible à tous.

4.1.1.2 Dispositif d'alerte groupe

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

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

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

Le dispositif d'alerte en ligne, 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, le référent Alerte ou encore le référent éthique

La plateforme d'alerte est accessible à tous les salariés et à tous tiers via le site corporate du Groupe : www.sncf.fr.

Les signalements éthiques sont traités conformément aux exigences légales, notamment celles de la loi Sapin II amendée par la loi Wasserman transposant la directive de

l'UE de 2019 et de la loi relative au devoir de vigilance.

Les signalements jugés recevables donnent lieu aux suites utiles, et selon la nature et complexité des allégations, peuvent faire l'objet d'une enquête interne, et des mesures correctives sont mises en œuvre lorsque des comportements inappropriés sont confirmés. Le processus disciplinaire est appliqué systématiquement en cas de violations graves, telles que des actes de violence sexiste ou sexuelle, de discrimination ou de fraude. Les mesures correctives peuvent inclure des sanctions proportionnelles allant de l'avertissement à la procédure de licenciement ou radiation, selon la gravité des faits avérés.

Les canaux internes de signalement, le processus de traitement des signalements et la communication auprès du personnel qui en est faite sont décrites ci-dessous [cf. Conduite des affaires - G1-1 ; Protection des lanceurs d'alerte et Traitement des signalements).

4.1.1.3 Lutte contre la corruption

Le groupe SNCF dispose d'un programme et d'une politique de lutte contre la corruption conforme à la loi française, à savoir la « loi Sapin II » n°2016-1691 du 9 décembre 2016, qui est elle-même conforme à la convention des Nations unies contre la corruption.

4.1.1.4 Protection des lanceurs d'alerte

Canaux internes de signalement

Les signalements peuvent être effectués en interne, directement auprès des interlocuteurs habituels privilégiés des salariés au sein de l'entité concernée (la ligne hiérarchique, les ressources humaines, le référent Alerte SA ou Entité ou encore le référent éthique) ou via la plateforme d'alerte en ligne : alerteethiquesncf.com.

L'auteur du signalement est libre d'utiliser, à sa discrétion, l'un de ces canaux internes.

Une première prise de contact peut également intervenir par téléphone, dans le cadre d'une demande de conseil au numéro : 04 27 01 02 81. L'appel ne fait l'objet d'aucun enregistrement. En revanche, le déclenchement de la procédure d'alerte éthique interne, tel que décrit ci-dessous est exclusivement écrit.

L'objectif de de ces différents canaux est d'encourager les signalements en offrant plusieurs options accessibles et sécurisées, permettant de protéger efficacement les lanceurs d'alerte contre d'éventuelles représailles.

Garanties apportées

Des garanties sont apportées aux lanceurs d'alerte agissant de bonne foi :

– Conformément à l'article 9 de la loi Sapin II et à l'article 6 du décret du 3 octobre 2022, une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci, des tiers mentionnés dans le signalement ainsi que des documents et informations révélés, sous réserve de toute demande émanant de l'autorité judiciaire à laquelle la confidentialité de l'identité ne pourra être opposée. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

– De plus, conformément à ce même article du décret du 3 octobre 2022, les salariés qui n'ont pas été spécialement habilités à traiter des alertes éthiques ne peuvent accéder à ces informations.

– Parmi les canaux internes de signalement, la plateforme d'alerte en ligne vient renforcer les garanties apportées en matière de respect de la confidentialité. Cette 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 et qui est soumis à des obligations strictes de confidentialité et de sécurité. Les salariés du prestataire externe n'interviennent pas dans le traitement des signalements et n'ont pas accès aux informations échangées sur l'interface. Son niveau de protection des données est certifié par un organisme indépendant. Cette plateforme d'alerte en ligne offre des garanties renforcées de confidentialité des échanges avec un membre de la DEG via une boîte de dialogue protégée par un mot de passe unique, et externe à l'environnement informatique de SNCF. Elle permet également de faciliter le traitement des alertes anonymes.

Communication auprès du personnel de l'entreprise

Afin de garantir l'efficacité de son dispositif d'alerte, le dispositif d'alerte a fait l'objet de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise (sharepoint, intranet). Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année pour informer les employés sur les différentes options de signalement disponibles et sur l'importance de signaler les irrégularités. Les formations ou sensibilisation à l'éthique et au programme anti-corruption incluent une information dédiée au dispositif d'alerte.

La procédure alerte SNCF a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, de SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire et est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées. La procédure précise les modalités de traitement des alertes et les garanties de protection accordées aux lanceurs d'alerte ainsi que les mesures de protection contre les représailles.

Équipes en charge du traitement des signalements

Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe.
- Les référents Alerte désignés au sein de chaque SA qui coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion et le reporting des alertes au sein de leur périmètre, dont les filiales ou activités. A ce titre, ils ont la faculté de s'appuyer sur des référents Alerte Entité désignés par entité/BU afin de faciliter la gestion des alertes aux bornes de la SA/SAS à laquelle ils appartiennent.

Tant les déontologues de la DEG que les référents Alerte sont désignés en considération de leurs capacités à traiter de sujets sensibles, dans le respect strict de la confidentialité nécessaire (signature d'un engagement de confidentialité annexé à leurs lettres de mission) et avec le discernement et l'impartialité requis.

Le référent Alerte SA est nommé par l'instance dirigeante de sa société ou son représentant légal, après avis de la direction de l'Éthique Groupe (DEG) sur le profil du candidat.

Le référent Alerte doit présenter les compétences nécessaires à la réalisation de ses missions et son positionnement lui permet d'avoir un accès facilité aux organes de direction de leur entité.

Protection contre les représailles

Concernant la protection contre les représailles, conformément à l'article L.1121-2 du code du travail introduit par la loi du 21 mars 2022, toute personne qui utilise, de bonne foi, le dispositif d'alerte professionnelle

ne peut être écartée d'une procédure de recrutement ou de l'accès à un stage ou à une période de formation professionnelle, être sanctionnée, licenciée ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire, directe ou indirecte, notamment en matière de rémunération, de mesures d'intéressement ou de distribution d'actions, de formation, de reclassement, d'affectation, de qualification, de classification, de promotion professionnelle, d'horaires de travail, d'évaluation de la performance de mutation ou de renouvellement de contrat (ni de toutes autres mesures énumérées à l'article 10-1 de la même loi).

Cette protection est assurée notamment :

- A titre préventif, par des rappels réguliers par le référent Alerte SA auprès des référents alerte entités de son périmètre qu'aucune mesure de représailles ne sera tolérée, quelle que soit la forme qu'elle pourrait prendre, et ce même si l'alerte s'est révélée infondée ou si les faits n'ont pas pu être établis, dès lors qu'elle a été lancée de bonne foi ;

- Par la diffusion via deux canaux, à savoir les DRH des sociétés ferroviaires et le réseau des référents éthique, de deux guides sur la gestion des alertes, l'un dédié aux acteurs RH et éthique et l'autre dédié aux managers, avec un focus sur la protection des lanceurs d'alerte de bonne foi contre les représailles.

- Par la faculté, toujours rappelée au lanceur d'alerte, dès lors qu'il considère être victime de représailles, de pouvoir saisir le référent Alerte SA/Entité, le DRH ou encore la direction de l'Éthique Groupe.

Conformément à l'article 6-1 de la loi Sapin II, cette protection contre d'éventuelles représailles s'applique également :

- Aux facilitateurs entendus au sens de ladite loi comme toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif ayant aidé le lanceur d'alerte à effectuer son signalement ;
- Aux personnes physiques en lien avec le lanceur d'alerte et risquant de faire l'objet des mesures susmentionnées ;
- Aux entités juridiques contrôlées pour lesquelles il travaille ou avec lesquelles il est en lien dans un contexte professionnel ;
- Aux personnes ayant témoigné de bonne foi à propos de faits constitutifs d'un délit ou d'un crime dont elles ont eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

4.1.1.5 Traitement des signalements

Le traitement des signalements liés à la conduite des affaires, y compris les cas de corruption ou de versements de pots-de-vin, est couvert par la procédure d'alerte éthique Groupe (RA00124). Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle agit sur délégation permanente du P-DG du Groupe pour promouvoir la politique éthique, gérer le dispositif d'alerte éthique et mener des enquêtes éthiques. A cet égard, le DEG a un accès direct au P-DG de la SNCF.

- Les référents Alerte désignés au sein de chaque SA qui coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion des alertes au sein de leur entité. A ce titre, ils ont la faculté de s'appuyer sur des référents Alerte Entité désignés par entité/BU afin de faciliter la gestion des alertes aux bornes de la SA/SAS à laquelle ils appartiennent.

Un signalement recevable, quel soit le canal de réception, est traité par l'entité compétente la plus proche des faits, sauf exceptions justifiant le traitement de l'alerte par la DEG, notamment du fait d'un conflit d'intérêts, d'un enjeu d'impartialité, de la nature critique ou complexe du signalement.

Compte tenu du caractère sensible des incidents liés à la conduite des affaires (dont les cas de corruption et de pot de vin), ces signalements doivent être remontés à la DEG conformément aux lignes directrices sur la gouvernance des alertes. Ils sont en majorité traités au niveau de la DEG.

Les déontologues de la DEG et les référents Alerte de la SA ou Entité sont formés et spécialement habilités à recevoir et traiter les signalements conformément à l'article 5 du décret du 3 octobre 2022. Ils exercent leurs missions en toute impartialité au sein de SNCF.

Pour les besoins spécifiques d'une enquête, ils peuvent désigner une ou plusieurs personnes chargées du traitement de l'alerte, qui sont tenues aux mêmes obligations que les déontologues ou référents Alerte eux-mêmes. Ils peuvent aussi, déléguer en tout ou partie des investigations à des professionnels externes spécialisés et tenus contractuellement ou statutairement à une obligation de confidentialité.

Si les déontologues ou les référents Alerte estiment ne pas pouvoir respecter l'impartialité dans le traitement d'une alerte, ils ont la possibilité de se déporter en tout ou partie après avoir consulté la DEG ou le directeur de la DEG.

Par ailleurs, l'organe ad hoc du comité éthique Groupe peut être saisi des signalements jugés sensibles et les suites à y donner. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents.

L'organe « ad hoc » est présidé par le président du comité Éthique Groupe (CEG) et composé de certains membres du CEG, dont le DEG, approuvés par le P-DG. Il peut décider d'inviter toute personne qualifiée pour apporter tout éclairage utile à ses échanges en fonction de la nature du signalement sensible. Il statue sur les suites à donner à toute alerte sensible, dont il est saisi.

Compte tenu de l'activité du groupe SNCF, le respect du bien-être animal n'est pas considéré comme un sujet extra-financier matériel.

4.1.1.6 Politiques de formation relative à la conduite des affaires

Pour les sociétés ferroviaires

Le groupe SNCF propose un catalogue de formations en matière de conduite des affaires. Cette politique de formation est conçue pour garantir que les salariés comprennent et appliquent les normes élevées de conduite éthique dans leurs activités professionnelles quotidiennes.

Le catalogue des formations est disponible sur une plateforme centralisée « station C », accessibles aux salariés du Groupe ferroviaire, via l'intranet.

Socle commun

Un socle commun à toutes les entités du Groupe ferroviaire via un menu « Compétences métiers transverses » permet notamment d'accéder aux formations e-learning « indispensables à suivre » qui couvrent les thématiques suivantes :

– La lutte anti-corruption

– Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels

– RGPD les fondamentaux

– Les 10 cyber-réflexes.

A titre d'exemple, la réalisation du e-learning « Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels » est l'un des deux critères RSE de l'accord d'intéressement des salariés de SNCF SA (cadres permanents ou contractuels) ayant trois mois d'ancienneté au sein du groupe SNCF au 31 décembre 2024. Une prime est associée à l'atteinte de l'objectif de 70% des agents de SNCF SA ayant suivi cet e-learning.

Formations sectorielles

Des formations sectorielles sont également proposées via les offres dédiées aux métiers :

– Un catalogue dédié aux achats, par exemple « Développer les achats responsables » ou l'e-learning « Achats solidaires »

– Un catalogue « Université des financiers » avec par exemple une formation « Détection et prévention de la fraude interne et externe »

– Un catalogue RH, par exemple : « Manager les diversités et prévenir les discriminations ».

Formations complémentaires

Le groupe SNCF propose des modules de e-learning accessibles aux collaborateurs via la plateforme Station C. Ces modules sont conçus pour être interactifs et engageants, facilitant ainsi l'apprentissage.

Ces modules permettent aux salariés de suivre les formations à leur propre rythme, tout en assurant une traçabilité et un suivi des progrès réalisés. De plus, des sessions de formation spécifiques sont organisées en fonction des besoins identifiés, notamment pour les cadres et les personnels occupant des fonctions sensibles.

Les formations offertes par le groupe SNCF propose une gamme de sujets liés à la conduite des affaires et à la conformité. Par exemple l'e-learning sur la prévention de la corruption permet de reconnaître et éviter les situations pouvant mener à des actes de corruption. Ce module aborde aussi d'autres principes fondamentaux tels que l'intégrité et les conflits d'intérêts.

Pour GEODIS

Au sein de GEODIS, il existe également des formations en ligne relatives à l'éthique des affaires, la lutte contre la corruption et le droit de la concurrence. Les personnes les plus exposées ont été identifiées et doivent suivre ces modules tous les 2 ans. La lutte contre la corruption et le trafic d'influence fait l'objet d'une formation dédiée destinée aux collaborateurs appartenant aux catégories d'emploi identifiées comme particulièrement exposées au regard de la cartographie des risques de corruption. Elle doit être réalisée dans le mois suivant l'arrivée des nouveaux collaborateurs, tout comme la formation sur la charte éthique. Elle est validée par un test final élaboré à partir de situations opérationnelles présentant un risque pour GEODIS et donne lieu à l'obtention d'un certificat. GEODIS a aussi développé une formation en ligne spécifique pour sensibiliser les collaborateurs aux risques liés à la participation à des associations professionnelles. Cette formation doit leur permettre d'identifier les risques et de prendre les mesures nécessaires pour les prévenir ou les gérer.

4.1.1.7 Fonctions les plus exposées aux risques de corruption

Comme indiqué en G1-3, Formations relatives à l'anti-corruption, les fonctions qui, au sein de l'entreprise, sont les plus exposées au risque de corruption et de versement de pots de vin sont identifiées dans la cartographie des risques corruption et trafic d'influence du groupe SNCF. Elle constitue l'un des piliers du dispositif de lutte contre la corruption mis en place par SNCF en application de la loi Sapin II n°2016-1691 du 9 décembre 2016.

4.1.2 Gestion des relations avec les fournisseurs - G1-2

4.1.2.1 Politique et pratiques en matière de paiement

Pour les sociétés ferroviaires

Le groupe SNCF s'engage activement dans la prévention des retards de paiement, en particulier envers les petites et moyennes entreprises (PME). Cette politique s'inscrit dans une volonté globale de maintenir des relations commerciales équilibrées et responsables avec tous ses partenaires. Les mesures mises en place visent à réduire les délais de paiement et à assurer un traitement équitable et transparent des factures.

Dans les sociétés ferroviaires, ces mesures se traduisent par :

Pilotage et suivi des délais de paiement

– Les sociétés ferroviaires pilotent les délais de paiement via un comité mensuel entre la direction des Achats et la direction Financière/Comptabilité. Ce comité analyse les indicateurs de performance, tels que le taux de dématérialisation des factures et les principaux retards de paiement, et identifie des axes d'amélioration.

– Un suivi des délais de paiement est réalisé de manière continue, et le Groupe a été reconnu parmi les meilleurs payeurs du secteur public dans une étude (Altarès/Pacte PME) publiée en 2022 et de nouveau en 2024; SNCF est également adhérent et administrateur de l'association Pacte PME, qui œuvre pour de meilleures pratiques entre grands groupes et les PME/ETI, notamment à travers sa participation au groupe de travail dédié au délais de paiements, où sont partagées les meilleures pratiques en la matière.

Facilitation du paiement et de la gestion des litiges

– La SNCF doit répondre aux directives européennes et aux textes nationaux intégrés dans le code de la commande publique, qui prévoient notamment l'égalité de traitement entre les opérateurs économiques. L'entreprise

n'accorde pas de délais spécifiques pour les PME. Toutefois, des facilités de paiement sont étudiées au cas par cas (un dispositif spécifique avait ainsi été mis en place en 2020 pour aider les PME en difficulté de trésorerie au début de la pandémie Covid-19).

– Les procédures de gestion des écarts et des litiges sont formalisées. Chaque litige est inscrit dans le système ERP (Enterprise Resource Planning) sous la facture associée pour un traitement rapide et transparent.

– Une adresse électronique unique (mafacture@sncf.fr) est mise à disposition pour faciliter les échanges et la résolution des problèmes liés aux factures.

Dématérialisation des factures

Le taux de dématérialisation atteint 98,5% à fin 2024 pour l'ensemble des sociétés ferroviaires. Cette démarche réduit les erreurs de ressaisie manuelle et accélère le traitement des paiements.

Engagements contractuels

La SNCF a pris l'engagement de payer ses fournisseurs à 60 jours (date d'émission de la facture) conformément à la loi LME. Cet engagement est communiqué aux fournisseurs via le site internet du Groupe (sncf.com), via les CCCG (Cahiers des clauses et conditions générales) et dans les contrats.

Dans chaque société, le CSP Comptabilité Fournisseurs est responsable de la politique de paiement des fournisseurs, forme en continu les différents acteurs de la chaîne de paiement et alerte les directions Financières en cas d'écart.

Pour GEODIS

GEODIS s'engage à adopter des pratiques de paiement équitables et transparentes envers ses fournisseurs.

GEODIS s'efforce de respecter les délais de paiement convenus avec ses fournisseurs, conformément aux conditions contractuelles. Cela contribue à maintenir des relations de confiance et de coopération.

GEODIS établit des conditions de paiement claires et transparentes dès le début de la relation commerciale. Ces conditions sont généralement spécifiées dans les contrats ou accords de service.

En cas de problèmes ou de litiges liés aux paiements, GEODIS dispose de procédures pour gérer et résoudre les différends de manière équitable et transparente, tout en maintenant une communication ouverte avec ses fournisseurs.

4.1.2.2 Politiques et actions en matière d'achats responsables

La politique en matière de relation avec les fournisseurs porte l'enjeu matériel identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Éthique / Conduite des affaires	Risque	Infractions aux lois de la concurrence
Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	Impact négatif	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés

Maîtrise des risques fournisseurs

La mise en œuvre de la maîtrise des risques RSE fournisseurs du Groupe s'appuie sur quatre piliers :

– L'identification des fournisseurs et des familles d'achats les plus à risques s'appuyant sur l'analyse de sources externes (EcoVadis ...), les expertises internes sur les risques RSE et le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.

– L'engagement de tous les fournisseurs à respecter la « Charte de la relation fournisseurs et RSE » des sociétés ferroviaires, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions de la RSE en fonction des enjeux SNCF (cartographie des risques et montant de dépenses).

– L'évaluation des tiers fournisseurs avant l'entrée en relation, au renouvellement des marchés et durant leur exécution.

– Le recours à des actions spécifiques de maîtrise des risques (mise sous surveillance, actions de remédiation, audits fournisseurs...) en cas d'alerte et/ou d'infraction avérée.

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

Depuis plusieurs années, le groupe SNCF s'engage à respecter les principes de responsabilité sociétale définis dans le Pacte mondial des Nations unies et à les intégrer dans les processus d'achats de ses filiales, en France et à l'international.

Pour les sociétés ferroviaires

Les cinq sociétés ferroviaires maintiennent un haut niveau de qualité des relations avec les fournisseurs, validé par le label « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) octroyé par la Médiation des Entreprises de Bercy et le conseil national des Achats ; SNCF est labellisée depuis 2012 avec une mise sous revue annuelle des éléments-socle du label (dont les délais de paiement) et un renouvellement triennal (le prochain interviendra en 2025) sur l'ensemble des éléments.

Une charte « Relation fournisseurs et RSE », introduite dans les documents contractuels types non négociables, s'applique à tous les fournisseurs des sociétés ferroviaires. Elle est à leur disposition sur [sncf.com](https://www.sncf.com).

Une clause type « devoir de vigilance », révisée en 2023, les engage à mettre en œuvre des dispositifs et plans d'actions RSE, notamment spécifiques à la probité et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les fournisseurs SNCF doivent aussi faire évaluer leur performance RSE par un tiers indépendant. L'acheteur fixe ainsi dans cette clause des objectifs de résultat adaptés :

- Aux objectifs SNCF
- À la cartographie des risques RSE Fournisseurs
- À sa famille d'achat
- Au niveau de risque associé au fournisseur pour la SNCF.

La politique achats de la SNCF prend en compte des enjeux RSE tout au long du processus achats et veille à l'animation et à la montée en maturité des parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, clients...) diversement engagées en RSE.

Les principales actions engagées en 2024

– Poursuivre le déploiement de critères RSE incluant 20% de la note sur tous les achats et adapter les critères sociaux et environnementaux aux spécificités de chaque marché. L'objectif est de généraliser ce principe de notation au sein de toute la filière achats.

– Accroître l'évaluation RSE des fournisseurs par un organisme tiers, et harmoniser la procédure de suivi des risques et évaluations RSE Fournisseurs au sein des cinq sociétés ferroviaires (contrôle interne). La cartographie des risques RSE achats et le référentiel « Dispositif d'évaluation des tiers » ont été actualisés en 2024 sur le périmètre de la SNCF. En 2024, 2 985 fournisseurs représentant 71.2% des achats SNCF sont évalués en RSE par un prestataire tiers pour le compte de la SNCF. Leur note moyenne atteint 66.1/100.

– Continuer à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) ainsi que la contractualisation de clauses d'insertion. La SNCF favorise ainsi les achats auprès du secteur du travail protégé et adapté (STPA – Handicap), de l'insertion par

l'activité économique (SIAE – Insertion) et des autres structures de l'ESS (ESUS, acteurs statutaires et Pimm's), et plus généralement le recours aux personnes éloignées du marché du travail. Les différents leviers de performance en vue de réaliser des achats inclusifs sont mis en œuvre avec l'aide des partenaires SNCF sous convention tels que le réseau GESAT ou HANDECO (lesquels ont annoncé en novembre 2024 leur fusion sous l'enseigne Hosmoz, une union de forces que SNCF a encouragée de longue date) pour :

- Développer la cotraitance entre les entreprises du secteur classique et les entreprises de l'ESS et la clause sociale d'insertion.
- En 2024, les achats solidaires représentent près de 48 millions d'euros d'achats et 1.4 millions d'heures d'insertions contractualisées.

– Contribuer à la réindustrialisation et au développement de filières en France, avec des stratégies RSE favorables aux PME et à l'innovation. Cela passe par :

- La poursuite des rencontres territoriales fournisseurs sous l'angle de la décarbonation
- L'accompagnement des entreprises locales et des PME pour leur faciliter l'accès à ses marchés
- Une communication sur l'empreinte territoriale des achats SNCF (cœur ferroviaire) : richesse générée en PIB (18,5 milliards d'euros en 2023) et emplois soutenus (266 000) en 2023), par société, par activité, par région. L'étude d'impact territorial sur les achats 2023 inclut pour la première fois également une partie des achats de Keolis.

– Accélérer la démarche de décarbonation des achats de la SNCF avec un critère d'attribution dédié à la décarbonation des fournisseurs les plus émetteurs de GES (travaux, béton, rail...), en plus de la note RSE.

Suivi et Évaluation de l'efficacité des Mesures

Un dispositif de suivi est mis en place pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce système permet de vérifier la conformité aux engagements pris et d'ajuster les actions en fonction des retours obtenus. Les fournisseurs performants sur les questions environnementales et sociales bénéficient de mesures incitatives spécifiques, comme des prix décernés.

Formation du personnel chargé des achats

La formation du personnel chargé des achats et de la chaîne d'approvisionnement est un élément clé de la stratégie du groupe SNCF. Les collaborateurs reçoivent des formations sur les principes de gouvernance, la gestion des risques, et les exigences de durabilité. Ces formations incluent également des modules sur la diligence raisonnable et les meilleures pratiques en matière de RSE.

Ces piliers sont transposés dans les différentes SA du groupe SNCF ainsi que dans les sociétés Keolis et GEODIS.

Critères sociaux et environnementaux

Le groupe SNCF intègre systématiquement des critères sociaux et environnementaux dans la sélection de ses fournisseurs.

Pour les sociétés ferroviaires, des critères RSE constituent 20% de la note sur tous les achats lors d'une mise en concurrence entre attributaires. Les critères sociaux et environnementaux sont adaptés aux spécificités de chaque marché. L'objectif est de généraliser ce principe de notation au sein de toute la filière achats des activités ferroviaires en France. Cette pondération concerne 100% des catégories d'achats. En

2024, cette notation a couvert 80.5% des achats contractualisés après mise en concurrence (contre 60% en 2023).

[ART66] De plus, un critère d'attribution est dédié à la décarbonation des fournisseurs les plus émetteurs de GES (travaux, béton, rail...), pour 5% de la note, en plus de la note RSE. Une démarche structurée permet d'identifier les principaux postes d'émissions, de les traduire en critères de notation quantifiables et enfin d'arrêter la méthode de notation avec des pondérations adaptées aux enjeux du marché.

Les performances sociales et environnementales des fournisseurs sont évaluées tout au long du processus d'achat. Les fournisseurs sont soumis à des évaluations périodiques sur des critères réglementaires et RSE, en lien avec l'objet du marché. Pour les contrats supérieurs à deux ans, une réactualisation de l'évaluation est requise en cours de contrat. En cas de définition d'un plan de progrès, celui-ci fait l'objet d'un suivi régulier lors des différents rendez-vous avec le fournisseur.

Les sociétés ferroviaires intègrent également des clauses sociales et environnementales dans les contrats avec leurs fournisseurs, couvrant les pratiques de travail, les enjeux environnementaux et les droits humains, même lorsqu'ils ne sont pas directement liés à l'objet du contrat. Le groupe SNCF s'engage à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS), avec un objectif d'atteindre les 100 millions d'euros d'achats en 2030. Des marchés sont également réservés aux entreprises du secteur du handicap ou de l'insertion, favorisant ainsi l'inclusion de fournisseurs locaux dans la chaîne d'approvisionnement.

4.1.3 Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin - G1-3

4.1.3.1 Les trois piliers du dispositif anti-corruption

Le groupe SNCF est assujéti à la « Loi Sapin II », loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique. Le Groupe a ainsi déployé son dispositif anti-corruption, s'articulant autour de 3 piliers indissociables, en déclinaison des recommandations émises par l'agence française Anticorruption (AFA) :

Pilier 1 « Engagement de l'instance dirigeante »

Exemples :

- Dans l'introduction du code de conduite, le président du groupe SNCF souligne l'importance, pour le Groupe, de développer avec ses interlocuteurs des relations de long terme et de qualité fondées sur le professionnalisme, la responsabilité et l'intégrité.
- Le comité de pilotage Groupe Risques et Compliance est présidé par le directeur général délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF.

Pilier 2 « Cartographie des risques »

Le Groupe a développé une cartographie des risques pour identifier, analyser et prioriser les risques de corruption et autres atteintes à la probité. Cette cartographie est régulièrement mise à jour.

Pilier 3 « Gestion des risques »

– Prévention des Risques :

Code de conduite : annexé au règlement intérieur, il est consultable sur sncf.com

- En déclinaison du code de conduite, des règles s'appliquent au sein du Groupe en matière de politique cadeaux et invitations.

- En complément, afin de présenter le contexte et les enjeux en matière d'éthique de la coupe du monde de rugby 2023 et des Jeux de Paris 2024, événements dont la SNCF est partenaire, des lignes directrices pour les invitations à des grands événements sportifs ont été élaborées spécifiquement.

- Conflits d'intérêts : un guide relatif à la prévention des conflits d'intérêts et une fiche pratique sont disponibles sur l'intranet du périmètre ferroviaire. Au sein du périmètre ferroviaire, un avenant au contrat de travail portant sur la déclaration de non- conflit d'intérêts a été diffusé pour signature par les cadres dirigeants et les cadres supérieurs.

- Mécénat et parrainage : une procédure a été diffusée pour déclinaison au sein du Groupe

– Formation : cf. paragraphe 21.a ci-dessous

– Évaluation des tiers

Zoom sur l'évaluation des tiers

Une procédure d'évaluation des tiers a été mise en place et déployée par le Groupe conformément aux dispositions de la loi Sapin II, sur le périmètre de l'ensemble du Groupe hors GEODIS doté de ses propres processus et procédure.

Cette procédure s'articule autour de deux documents socles :

- La note de cadrage du Groupe
- Le guide méthodologique d'évaluation des tiers.

Ces documents fixent un certain nombre de principes et de méthodes applicables par toutes les sociétés du Groupe et leurs filiales (SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, RLE et Keolis) et déclinables en fonction des spécificités de chaque grande société.

La mise en œuvre d'une évaluation régulière des tiers (fournisseurs, clients, partenaires...) avec lesquels le Groupe envisage d'entrer en relation ou entretient déjà une relation s'organise sur la base d'une cartographie des portefeuilles de tiers et une collecte d'informations proportionnée au niveau des risques détectés par la cartographie.

Cette évaluation porte notamment sur :

- La corruption et le trafic d'influence, ainsi que les autres atteintes à la probité ;
- Le blanchiment et le financement du terrorisme ;
- Les sanctions économiques internationales ;
- Le devoir de vigilance des entreprises (sécurité, droits humains, environnement).

L'objectif est d'identifier et d'évaluer les risques (sources externes, envoi de questionnaires au tiers ...) pouvant résulter de la poursuite ou de l'entrée en relation d'affaires avec ces tiers. Ensuite, il s'agit de prendre les mesures appropriées, le cas échéant, en fonction du niveau de risque : ne pas entamer la relation ou y mettre fin ou encore poursuivre la relation "sous conditions" telles que : suivi de plans d'actions, insertion de clauses contractuelles renforcées, mise en place de processus/précautions spécifiques etc.

Le Groupe a déployé une plateforme numérique d'évaluation des tiers pour l'ensemble des entités du Groupe (hors-GEODIS qui a déployé des outils dédiés). Cette plateforme permet à chaque entité de réaliser formellement les évaluations de l'intégrité de ses tiers en source externe de façon homogène, cohérente et mutualisée. L'outil garantit la réalité des évaluations par périmètre et type de tiers selon un processus cadré, ainsi

que l'allocation des rôles imputés à chaque fonction intervenant dans le processus : opérationnels, experts conformité et instances dirigeantes.

4.1.3.2 Processus de détection des cas de corruption et de remédiation associés

Détection des cas de corruption

Dispositif d'alerte

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

– La procédure d'alerte éthique de la SNCF a été mise à jour en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, mais également expliciter les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, liées au déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne. Elle précise notamment les conditions de recevabilité des alertes et de protection renforcée des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, de SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées. La procédure est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS ont mis en place une procédure spécifique pour les filiales ou entités contrôlées de leur périmètre.

– Les grandes étapes de traitement d'un signalement sont les suivantes :

- Accusé de réception
- Analyse de la recevabilité de l'alerte
- Traitement de l'alerte recevable avec investigations éventuelles par la DEG ou localement selon la criticité
- Retour vers l'auteur du signalement sur les suites données et
- Clôture et archivage.

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

Cette plateforme, disponible en 12 langues, couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international. Les modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la « loi Wasserman » (n°2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte. La plateforme a fait l'objet dès son lancement de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise. Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année.

La plateforme permet de déposer des alertes anonymes. La direction de l'Éthique Groupe (DEG) a été mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne. La DEG reçoit et traite les alertes reçues par ce canal pour le compte des sociétés ferroviaires et leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs.

Le dispositif d'alerte en ligne 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, le référent Alerte « Société » ou « Entité », ou encore le référent éthique.

Contrôle interne

– Dispositif de contrôle et audit interne : Des plans de contrôle interne anticorruption sont déployés régulièrement sur l'ensemble des entités du Groupe dans lesquels chaque entité procède à l'autoévaluation de l'état d'avancement de son dispositif de lutte contre la corruption. A partir de ces autoévaluations, du testing est réalisé par le pilote Groupe de chacun des piliers anti-corruption. Cet exercice permet d'avoir une vision homogène de l'état de maturité du dispositif anti-corruption sur le Groupe.

En parallèle, chaque entité se dote d'un plan de contrôle et d'évaluation de son dispositif de lutte contre la corruption qui permet, en complément des plans de contrôle interne anticorruption, de contribuer au fil de l'eau à l'efficacité des mesures déployées et à la robustesse du dispositif. Ces plans précisent les KN1/KN2 à mettre en œuvre, en run, par piliers :

- De contrôles de premier niveau (KN1) qui visent à s'assurer, au travers de contrôles préventifs réalisés avant que la décision ou l'opération ne soit mise en œuvre, que les tâches inhérentes à un processus opérationnel ou support ont été effectuées conformément aux procédures édictées ;
- De contrôles de deuxième niveau (KN2) qui visent à s'assurer, au travers de contrôles détectifs conduits sur tout ou partie des décisions prises ou des opérations réalisées, selon une fréquence prédéfinie ou de façon aléatoire, de la bonne exécution des contrôles de premier niveau et du bon fonctionnement du dispositif anticorruption dans son ensemble.

Enfin, il existe des contrôles de troisième niveau (KN3). Ces contrôles correspondent à des audits périodiques réalisés pour vérifier l'application effective des politiques anticorruption et la pertinence des dispositifs. Le plan d'audit prévoit des audits sur les piliers du dispositif d'une part, mais également des audits de filiales ou de processus incluant un volet audit du dispositif anti-corruption.

– Les contrôles comptables anticorruption : le dispositif de contrôle du programme de lutte contre la corruption intègre un pilier s'appuyant sur des contrôles comptables anticorruption. Pour mettre en œuvre ce pilier :

- Le Groupe s'est doté d'une procédure, qui s'appuie sur le guide pratique de l'AFA en la matière, et permet à chacune des entités du Groupe de déployer un plan de contrôles comptables anti-corruption aux bornes de son périmètre.
- Cette méthodologie repose sur les cartographies des risques de corruption des entités pour se traduire dans des contrôles comptables ad hoc tracés et auditable.
- Dans ce cadre, chaque entité du Groupe a désigné un responsable de la mise en œuvre sur son périmètre du pilier contrôle comptables, réalise un plan de contrôles comptables anti-corruption, le met en œuvre, prend les actions de remédiation utiles et rend compte au pilote Groupe.

Remédiation : mesures correctives et régime disciplinaire

– Les mesures de contrôle interne (procédure de KN1/KN2) réalisés permettent de :

- Contrôler la mise en œuvre des mesures du dispositif anticorruption et tester leur efficacité ;

- Identifier et comprendre les manquements dans la mise en œuvre des procédures ;
 - Définir des recommandations ou autres mesures correctives adaptées afin d'améliorer l'efficacité du dispositif anticorruption ;
 - Mettre en œuvre les mesures de remédiation appropriées (notamment, les suites disciplinaires et actions de renforcement des dispositifs).
- Les alertes avérées donnent lieu à des actions de remédiation :
- Des suites disciplinaires ont été prises, notamment des licenciements et radiations, en déclinaison des procédures RH au sein du Groupe.
 - En complément ou non des suites disciplinaires, des actions de remédiation peuvent être prises, notamment des sensibilisations / formations, coaching, revue de process
- Le comité de pilotage groupe Risques et Compliance, instance de pilotage des missions d'assurance et de contrôle du Groupe présidée par le directeur général délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF, est informé de l'avancement des programmes de compliance en matière de lutte contre la corruption et le trafic d'influence notamment, incluant les travaux issus des cartographies des risques, du plan de contrôle interne et des audits.

Contrôle de l'Agence Française Anti-Corruption

En juin 2021, l'AFA avait notifié la SNCF d'un contrôle d'avertissement, à la suite d'un contrôle initial de 2018. Son rapport définitif de contrôle de suivi, notifié en novembre 2023, contient des recommandations et ne fait état d'aucun manquement sur le programme de prévention de la corruption et de trafic d'influence déployé au sein du groupe SNCF. L'AFA reconnaît ainsi l'engagement du Groupe en la matière.

Équipes dédiées au traitement des signalements

Les signalements de cas de corruption ou de versements de pots-de-vin contraires au code de conduite sont traités dans le cadre du dispositif d'alerte de droit commun (articles 8 et suivants de la loi Sapin II) et conformément à la procédure d'alerte éthique Groupe (RA00124) annexée au règlement intérieur des sociétés basées en France. Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle agit sur délégation permanente du P.-D.G de la SNCF pour promouvoir la politique éthique, gérer le dispositif d'alerte éthique et mener des enquêtes éthiques. À cet égard, la DEG a un accès direct au P.-D.G de la SNCF.
- Les référents Alerte désignés au sein de chaque SA qui coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion des alertes au sein de leur entité. À ce titre, ils ont la faculté de s'appuyer sur des référents Alerte Entité désignés par entité/BU afin de faciliter la gestion des alertes aux bornes de la SA/SAS à laquelle ils appartiennent.
- Compte tenu du caractère sensible des incidents liés à la conduite des affaires (dont les cas de corruption et de pot de vin), ces signalements doivent être remontés à la DEG conformément aux lignes directrices sur la gouvernance des alertes. Ils sont en majorité traités au niveau de la DEG.

Les déontologues de la DEG et les référents Alerte de la SA ou Entité sont formés et spécialement habilités à recevoir et traiter les signalements conformément à l'article 5 du décret du 3 octobre 2022.

Si les déontologues ou les référents Alerte estiment ne pas pouvoir respecter l'impartialité dans le traitement d'une alerte, ils ont la possibilité de se déporter en tout ou partie après avoir consulté la DEG ou le directeur de la DEG. Les critères d'indépendance et d'impartialité à vérifier par les mandants lors de la désignation des enquêteurs sont formalisés dans des lignes directrices diffusées fin 2024.

Par ailleurs, l'organe ad hoc du comité éthique Groupe peut être saisi des signalements jugés sensibles et les suites à y donner. Le comité éthique Groupe est présidé par une personnalité externe et composé de représentants des fonctions corporate (notamment RSE, audit et risques, juridique, éthique) et de dirigeants de fonctions opérationnelles. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents. L'organe « ad hoc » est présidé par le président du comité éthique Groupe (CEG) et composé de certains membres du CEG, dont le DEG, approuvés par le PDG. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents. Il peut décider d'inviter toute personne qualifiée pour apporter tout éclairage utile à ses échanges en fonction de la nature du signalement sensible. Il statue sur les suites à donner à toute alerte sensible, dont il est saisi.

Suivi par les instances de gouvernance

Concernant l'information spécifique relative aux alertes et aux enquêtes, la Direction de l'Éthique Groupe rend compte annuellement de la globalité des signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers auprès :

- Des instances dirigeantes (COMEX Groupe, COMEX de grande SA/SAS ferroviaire, comité CNRG & RSE du conseil d'administration).
- Du comité éthique Groupe et, pour les alertes pour atteinte à la probité, du comité de pilotage groupe Risques et Compliance présidé par le directeur général délégué Stratégie et Finances.
- 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).

Le bilan consolidé définitif des alertes aux bornes du Groupe est par ailleurs communiqué dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe, accessible sur le site corporate sncf.com.

Ces différentes modalités de reporting aux organes de direction sont formalisées dans les lignes directrices sur la gouvernance des alertes communiquées aux SA.

4.1.3.3 Mise à disposition des politiques du Groupe

Le Groupe met en œuvre divers moyens de diffusion (médiations internes et différents outils dédiés) pour communiquer les politiques de prévention et de détection de la corruption et autres atteintes à la probité à ses parties prenantes pertinentes.

Pour les salariés

- Outils de sensibilisation accessibles aux salariés (e-learning anti-corruption par exemple, des campagnes de communication. De plus, des affiches et d'autres supports visuels sont utilisés pour rappeler régulièrement ces politiques aux collaborateurs.
- Diffusion des règles en matière d'anti-corruption via divers canaux de communication.
- Bulletins d'information réguliers adressés aux salariés (Temps Réel)
- Affichages dans les « lieux de vie ».
- Engagements du Groupe et mises à jour pertinentes sur les politiques anti-corruption disponibles sur l'intranet.
- Rencontres : organisées pour sensibiliser les employés sur les risques de corruption et les comportements à adopter.
- Fiches pratiques pour faciliter l'application des règles du programme anti-corruption du Groupe. Ces fiches sont régulièrement mises à jour et mises à disposition des collaborateurs sur l'intranet.

Pour les parties prenantes

- Pour les partenaires d'affaires, avant d'établir ou de prolonger une relation d'affaires, la SNCF s'assure que ces parties s'opposent fermement à la corruption. Une politique « Connaître son partenaire d'affaires » est mise en place, détaillant les vérifications nécessaires pour s'assurer que tous les partenaires respectent des normes éthiques équivalentes. Cette politique est communiquée clairement aux sous-traitants, consultants, personnels intérimaires.
- Les contrats conclus avec les tiers comprennent une clause conformité et éthique des affaires à travers laquelle ils s'engagent notamment à respecter, dans leurs relations avec la SNCF, la charte éthique du Groupe ainsi que le code de conduite anti-corruption.

Concernant la communication sur le dispositif d'alerte, le Groupe a constaté en 2024 une amélioration significative de la connaissance du dispositif d'alerte : 80% des salariés connaissent le dispositif versus 64% en 2023.

4.1.3.4 Formations relatives à l'anti-corruption

Présentation des formations

Le groupe SNCF est fermement engagé dans la lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Cet engagement se traduit par la mise en place de programmes de formation spécifiques destinés à sensibiliser et à former ses collaborateurs sur les risques de corruption et autres atteintes à la probité et les pratiques à adopter pour prévenir de telles situations.

Objectifs des programmes de formation

Les formations sont conçues pour garantir une compréhension approfondie des risques et des méthodes de prévention de la corruption et du trafic d'influence.

Ces programmes ont pour objectifs, notamment de :

- Sensibiliser les salariés aux risques de corruption et autres atteintes à la probité
- Promouvoir une culture d'intégrité et de transparence au sein de l'entreprise
- Assurer le respect des obligations légales et réglementaires
- Prévenir les risques juridiques et financiers associés à la corruption

Contenu des programmes de formation

Le Groupe propose trois types de modules de formation :

- Des sessions de formation en présentiel : ces formations incluent de nombreux cas pratiques adaptés aux différentes entités du Groupe, garantissant une compréhension approfondie des enjeux et des comportements attendus.
- Un module de formation en ligne (e-learning) sur la prévention et la lutte contre la corruption accessible à tous les salariés et obligatoire pour tous cadres et personnes exposées (e-learning contenant un test final).
- Un e-learning de sensibilisation destiné à l'ensemble des salariés (e-learning sans test final)

Ces modules incluent des :

- Modules pédagogiques : qui couvrent les principes éthiques, les obligations légales et les sanctions en cas de violation, les meilleures pratiques en matière de prévention de la corruption et du trafic d'influence
- Supports interactifs : tels que des films animés et des fiches pratiques pour illustrer les concepts et les procédures
- Dispositifs d'alerte et de signalement : pour permettre aux collaborateurs de signaler anonymement toute suspicion d'atteinte à la probité
- Un test final : la formation inclut des tests pour évaluer l'efficacité et la compréhension des collaborateurs à l'issue de chaque session
- Des fiches pratiques et des directives : pour faciliter l'application des règles dans les activités quotidiennes.

Périmètre des programmes de formation

Les formations sont obligatoires pour tous les cadres ainsi que les salariés occupant des postes considérés à risque tels qu'identifiés dans la cartographie des risques corruption.

Part des fonctions à risques couvertes

Tableau Indicateurs Lutte contre la corruption

Groupe SNCF	2024
Part de fonctions à risques couvertes par les programmes de formation (%)	62%
Condamnation pour infraction à la législation sur lutte contre et acte de corruption (nb)	0
Montant des amendes pour infraction à la législation sur lutte contre/et acte de corruption (k€)	0

La part de fonctions à risques couvertes par les programmes de formation exprime le pourcentage de collaborateurs ayant suivi une formation anticorruption au cours des deux dernières années. Les collaborateurs cibles sont les cadres et personnels non-cadres exposés au risque de corruption tels qu'identifiés dans la cartographie des risques de corruption.

Le nombre de condamnations pour infraction à la législation et le montant des amendes associées sont calculés après interrogation des directions compétentes au sein du Groupe.

Le périmètre de ces trois indicateurs couvre, pour la première année de reporting CSRD, les sociétés ferroviaires et les entités Keolis et GEODIS sur le périmètre monde

Formations des membres du Conseil d'administration

Des actions de formation et de sensibilisation sont menées au sein du Groupe auprès des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance. Ainsi, par exemple, en 2024, SNCF Gares & Connexions

a réalisé plusieurs actions de formation et de sensibilisation à l'attention des membres de son conseil d'administration.

4.1.4 Cas de corruption ou versements de pots-de-vin - G1-4

4.1.4.1 Condamnations et amendes

Voir Tableau Indicateurs Lutte contre la corruption ci-dessus.

4.1.4.2 Actions pour remédier au non-respect des normes et procédures

Principales actions conduites en 2024

Par-delà les réponses apportées dans le cadre du contrôle de suivi de l'AFA, les principales actions conduites en 2024 sont les suivantes :

Évolution de la méthodologie de cartographie des risques

– Le groupe SNCF a développé depuis 2020 une méthodologie de cartographie des risques pour identifier, analyser et prioriser les risques de corruption et trafic d'influence et pour déterminer les plans d'actions nécessaires à leur maîtrise. Cette méthode est applicable à la totalité du Groupe. Elle a évolué fin 2023 conformément aux recommandations de l'AFA sur deux points majeurs :

- Un nouveau référentiel des facteurs aggravants a été déployé pour en assurer l'homogénéité au sein du Groupe ;
- L'évaluation du risque net de chaque scénario est dorénavant précédée par l'évaluation d'un risque brut.

En 2024, les cartographies des risques de corruption et trafic d'influence du Groupe ont été réalisées sur cette base. Il existe une consolidation des cartographies qui permet d'obtenir également une vue par grandes structures et pour la totalité du Groupe.

Poursuite des actions de formation

4.1.5 Pratiques en matière de paiement - G1-6

Tableau Délai moyen paiement de factures

Périmètre ferroviaire	2024						
	TOTAL Périmètre ferroviaire	Fret SNCF	SNCF Gares & Connexions	SNCF SA	SNCF Optim'Services	SNCF Réseau	SNCF Voyageurs
Délai moyen de paiement de factures (nb jours)		53	48	23	30	53	49
% de paiement effectués dans les délais de paiement standard (%)	92%	70%	95%	93%	98%	88%	96%
Procédures judiciaires en cours concernant des retards de paiements (nb)	1	0	0	0	0	0	1

Pour le premier exercice de CSRD, le périmètre couvert est celui des sociétés ferroviaires, ainsi que du GIE Optim'Services. Le Groupe prévoit de publier les données sur cet indicateur sur le périmètre Groupe en 2026.

Les délais de paiement employés par la SNCF sont ceux prévus par le code de la commande publique pour tous les marchés publics qu'elle attribue (fixés par l'article L. 2192-10 du code de la commande publique et articles L. 441-6 et suivants du code de commerce).

Le Nombre de procédures judiciaires est celui des procédures en cours concernant des retards de paiements auprès de fournisseurs. Sont incluses dans l'indicateur les demandes en cours au 31/12 de l'année de reporting portées par les types de demandeurs suivants : avocats,

commissaires de justice, huissiers, mandataires judiciaires.

Le groupe SNCF s'engage à respecter les délais de paiement légaux et contractuels pour l'ensemble de ses fournisseurs. Conformément à la loi LME (Loi de Modernisation de l'Économie), les délais de paiement sont fixés à 60 jours à compter de la date de réception de la facture. Pour les sociétés ferroviaires, cela est explicitement mentionné dans les Cahiers des Clauses et Conditions Générales (CCCG) et dans les contrats.

Les conditions de paiement peuvent varier selon le pays, bien que le groupe SNCF s'efforce de maintenir une uniformité dans le respect des délais légaux. Par exemple, pour les fournisseurs internationaux, les délais peuvent

être ajustés en fonction des réglementations locales et des spécificités contractuelles.

Pour respecter la règle des marchés publics et conserver une équité de traitement, il n'y a pas de délai volontariste de paiement pour les PME par exemple. Toutefois, des facilités de paiement sont étudiées au cas par cas.

En effet, les délais de paiement sont différenciés par catégories de fournisseurs :

– Fournisseurs de prestations de services : 60 jours après réception de la facture.

– Fournitures et équipements : 60 jours après réception de la facture, sauf pour certaines fournitures spécifiques nécessitant des délais plus courts, comme 30 jours pour le transport.

– Fournisseurs sensibles et en difficulté financière : Un suivi particulier est mis en place pour assurer le respect des délais et éviter des retards de paiement qui pourraient aggraver leur situation financière. Une procédure d'urgence afin d'accélérer les délais de paiement dans des situations exceptionnelles existe également.

En 2024, les délais moyens de paiement varient légèrement entre les différentes entités ferroviaires du groupe SNCF en fonction de leurs spécificités opérationnelles :

– SNCF SA : 23 jours

– SNCF Réseau : 53 jours

– SNCF Gares & Connexions : 48 jours

– SNCF Voyageurs : 49 jours

Pour chaque entité, les délais de paiement sont calculés à partir de la date de réception de la facture, conformément à la méthodologie B, à savoir « Date de réception de la facture + 60 jours (ou moins selon la réglementation, ex 30 jours pour le transport) ». Si des conditions sont négociées à moins de 60 jours (sur le contrat, commande), c'est « Date de réception de la facture + condition de paiement négociée ».

Le pourcentage global des factures payées dans les délais contractuels ou légaux est de 92%, avec des variations selon les entités.

Chez GEODIS

Les pratiques en matière de délais de paiement sont présentées dans le Book of Business Principles de GEODIS. Les collaborateurs sont invités à suivre les règles suivantes :

- Respecter les délais légaux. À défaut, limiter les délais de paiement à un maximum de 45 jours suivant la date de facturation
- Refuser les lignes de crédit
- En cas de paiement de plus de 45 jours, il est nécessaire d'obtenir un accord préalable du comité d'investissement Groupe de GEODIS (si la valeur du contrat excède 5 millions d'euros)

Le groupe SNCF travaille continuellement à l'amélioration de ses processus internes pour réduire ces retards et assurer une meilleure fluidité dans les paiements.

Le groupe SNCF fait l'objet d'une procédure judiciaire concernant les retards de paiement sur le périmètre des sociétés ferroviaires, hors la SAS Fret qui a sa propre gestion, ainsi que du GIE Optim'Services.

Pour évaluer et divulguer les informations sur les pratiques de paiement, le groupe SNCF utilise un échantillonnage représentatif de ses transactions financières. Ce processus comprend :

- Une collecte de données : Les données sont recueillies de manière systématique auprès de toutes les entités du Groupe, en se concentrant sur les transactions jugées à risque.
- Une analyse et vérification : Les transactions sont analysées et soumises à des vérifications rigoureuses pour identifier tout comportement potentiellement non éthique.
- Un rapport et communication : Les résultats sont rapportés régulièrement aux instances dirigeantes et aux partenaires sociaux. Un reporting quadrimestriel des alertes recueillies est mis en place pour un suivi continu.

5. ANNEXES

ANNEXES RELATIVES AUX INFORMATIONS ENVIRONNEMENTALES

Actions menées en vue de répondre aux critères de l'absence de préjudice important

N° activité taxonomie		6.1	6.2	6.3	6.4	6.14
Adaptation au changement climatique	Critères du règlement	<i>Identifier et évaluation des risques et de la vulnérabilité au climat des activités économiques</i>				
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Analyses de résilience climatique menées en déclinant les scénarii 4.5 et 8.5 du GIECC , identification des vulnérabilités par sites / type de sites, identification des différentes catégories de solutions, mises en œuvre de solutions de court terme, analyses et préparations des solutions de long terme				
Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines	Critères du règlement					<i>Identification des risques liés à la préservation de la qualité de l'eau et à la prévention du stress hydrique</i>
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère					Déploiement de process et de systèmes de management environnemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE) Certification ISO 14001 des établissements industriels voies Plan d'assurance environnement sur les projets intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats
Transition vers une économie circulaire	Critères du règlement	<i>mesures mises en place pour gérer les déchets en phase d'utilisation et en fin de vie de la flotte</i>				<i>70% des déchets de construction de démolition non dangereux sur des sites sont préparés en vue du réemploi, recyclage, limitation de la production des déchets en phase de construction et démolition par les opérateurs</i>
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	mesures mises en place pour gérer les déchets tout au long des cycles de maintenance et en fin de vie dans les technicentres et centres de maintenance, suivi des déchets via l'outil HSE Perform				mise en œuvre de politique économie circulaire : réutilisation des matériaux de voies, charte chantier vert
Prévention et réduction de la pollution	Critères du règlement	<i>Efficacité énergétique EPREL et classement EURO VI</i>				<i>Mesures mises en œuvre pour prévenir le risque de bruits, poussières, vibration</i>
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Documentation du respect de la réglementation applicable sur les pneumatiques				Déploiement d'un système de management environnemental sur les projets ou par sites , plan d'assurance environnement sur les projets, intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats
Protection de la bio diversité	Critères du règlement					<i>Evaluation des incidences sur l'environnement et mises en œuvre de mesures d'atténuation et de compensation</i>
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère					Déploiement de process et de systèmes de management environnemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE) Certification ISO 14001 des établissements industriels voies Plan d'assurance environnement sur les projets, études d'impact bio diversité Intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats

Tableaux détaillant les KPI alignés et les activités contribuant à des multi objectifs

Détail du Chiffre d'affaires aligné

FY 2024 Chiffre d'Affaires					Critères de contribution substantielle						Critères d'absence de préjudice important						Garanties minimales		Part du CA alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1		Catég. Activ. habitante		Catég. Activ. Transitoire		
Activités économiques	code objectif	code activité	CA M€	CA %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité									
			M€	%	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	%	H	T				
Activités Eligibles à la taxonomie																									
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)																									
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	17 564	41%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	39%							
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	1 198	3%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	2%							
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	1 795	4%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	4%							
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	2 070	5%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	5%	H						
Exploit. de disp. de mobilité des personnes, cyclogistique	CCM	6.4	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%							
Transport par motos, VP et VU légers	CCM	6.5	2	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		T					
transport routier de fret	CCM	6.6	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		T					
Vente de matériel de seconde main	CE	5.4	88	0%	N	N	N	N	O	N	O	O	O	O	O	O	O	0%							
Chiffre d'affaires des activités alignées - A.1			22 717	52%													50%								
dont habitantes			2 070	5%	5%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	5%	H						
dont transitoires			2	0%													O	O	O	O	O	O	45%		T
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																									
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	2 399	6%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	6%							
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	522	1%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	1%							
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	4 444	10%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	10%							
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	818	2%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	2%							
Transport routier de fret	CCM	6.6	3 426	8%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	10%							
Exploitation et dispositifs de mobilité des personnes	CCM	6.4	4	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Transport par motos, voitures particulières	CCM	6.5	1 002	2%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Transports maritimes et côtiers	CCM	6.11	13	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7.7	233	1%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	1%							
Fabrication de composants pour MR ferroviaire	CCM	3.19	73	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Vente de matériel de seconde main	CE	5.4	4	0%	N	N	N	N	O	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Préparation à la réutilisation des pdts (...) fin de vie	CE	5.3	6	0%	N	N	N	N	O	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Réparation, remise à neuf et refabrication	CE	5.1	0	0%	N	N	N	N	O	N	N	O	N	N	N	N	O	0%							
Chiffres d'Affaires des activités éligibles non alignées - A.2			12 945	30%													31%								
Activités non éligibles																									
Chiffre d'Affaires des activités non éligibles			7 692	18%													19%								
Total			43 354																						

Sur le CA, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci après :

	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	52%	82%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	0,2%	0,2%
PPC	%	0%
BIO	%	%

Détail des CAPEX alignés

FY 2024 CAPEX					Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important							Garanties minimales	Part CAPEX alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1	Catég. Activ. habilitante	Catég. Activ. Transitoire
Activités économiques	code objectif	code activité	CAPEX M€	CAPEX %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité						
texte			M€	%	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N		%				
Activités Eligibles																						
A.1 - Activités durables sur le plan environnemental (alignées)																						
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	654	7%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	6%				
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	112	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	1%				
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	97	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	1%				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	2 603	26%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	27%		H		
Transport par motos, voitures particulières et VU légers	CCM	6.5	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		T		
Transport routier de fret	CCM	6.6	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		T		
Construction de bâtiments neufs	CCM	7.1	36	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	1%				
Rénovation de bâtiments existants	CCM	7.2	21	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		T		
Instal. maint. & répar. équipements efficacité énergétique	CCM	7.3	18	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
Instal. maint. & répar. stations de recharges électriques	CCM	7.4	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	CCM	7.5	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
Instal. Maint. & répar. Techn. énergies renouvelables	CCM	7.6	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7.7	113	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%				
Fabrication de comp. pour MR ferroviaire	CCM	3.19	28	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
Autres technologies de fab. à faible intensité de carbone	CCM	3.6	3	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	0%		H		
CAPEX des activités alignées - A.1			3 688	37%														37%				
dont habitantes			2 653	27%	27%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	28%		H		
dont transitoires			23	0%							O	O	O	O	O	O	O	8%		T		
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																						
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	25	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	0%				
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	134	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	0%				
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	232	2%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O	3%				

FY 2024 CAPEX					Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important							Garanties minimales	Part CAPEX alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1	Catég. Activ. habilitante	Catég. Activ. Transitoire
Activités économiques	code objectif	code activité	CAPEX M€	CAPEX %	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique	Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité						
texte			M€	%	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N	O/N					
																				%		
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	3 866	39%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			40%		
Transport par motos, voitures particulières	CCM	6.5	81	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			1%		
Transport routier de fret	CCM	6.6	77	1%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			1%		
Exploitation et dispositifs de mobilité des personnes	CCM	6.4	2	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Transports maritimes et cotiers	CCM	6.11	1	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Construction de bâtiments neufs	CCM / CE	7.1	37	0,4%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Rénovation de bâtiments existants	CCM / CE	7.2	27	0,3%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Instal. maint. & répar. équipements efficacité énergétique	CCM	7.3	3	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques	CCM	7.4	20	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	CCM	7.6	6	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7.7	1 110	11%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			10%		
Fabrication de composants pour matériel roulant ferroviaire	CCM	3.19	2	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone	CCM	3.6	14	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Préparation en vue de la réutilisation de pdts & compos. de pdts en fin de vie	CE	5.3	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Traitement des eaux urbaines résiduaires	WTR	2.2	12	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
Assainissement des sites et zones contaminés	PPC	2.4	0	0%	O	N	N	N	N	N	O	O	N	N	N	N	O			0%		
CAPEX des activités éligibles non alignées - A.2			5 650	57%														56%				
Activités non éligibles																						
CAPEX des activités non éligibles			536	6%														7%				
Total			9 875																			

Sur les CAPEX, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci après :

Part des CAPEX / CAPEX total		
	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	37%	93%
CCA	0%	0%
WTR	%	%
CE	%	0,7%
PPC	%	%
BIO	%	%

Détail des OPEX alignés

FY 2024 OPEX					Critères de contribution substantielle							Critères d'absence de préjudice important										
Activités économiques	code obj	code act.	OPEX M€	OPEX %															Garanties minimales	Part OPEX alignée sur la taxonomie ou éligible à la taxonomie année N-1	Catég. Activ. habitante	Catég. Activ. Transitoire
					Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique			Eau	Pollution	Economie circulaire	Biodiversité	Atténuation du changement climatique	Adaptation au changement climatique			Eau	Pollution				
			M€	%	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL	O/N/EL					O/N/EL	O/N/EL	O/N	O/N			O/N	O/N	O/N	O/N
Activités Eligibles																						
A.1 - Activités alignées																						
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	537	12%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	10%				
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	104	2%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	3%				
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	186	4%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	5%				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	577	13%	O	N	N	N	N	N	O	O	O	O	O	O	O	12%	H			
Dépollution et démantel. pdts en fin de vie	CE / PPC	2.6	27	0,6%	N	N	N	N	O	N	O	O	O	O	O	O	O	0%				
OPEX des activités alignées - A.1			1 431	33%															29%			
dont habitantes			577	13%	13%	0%	0%	0%	0%	0%	O	O	O	O	O	O	O	12%	H			
dont transitoires				0%							O	O	O	O	O	O	O	17%	T			
A.2 - Activités éligibles mais non alignées																						
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	CCM	6.1	94	2%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	3%				
Transport ferroviaire de fret	CCM	6.2	40	1%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	2%				
Transp.urbain et suburbain, tr. routiers de Voyageurs	CCM	6.3	363	8%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	10%				
Infrastructure de transport ferroviaire	CCM	6.14	831	19%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	19%				
Exploitation et dispositifs de mobilité des personnes	CCM	6.4	1	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
Transport par motos, voitures particulières	CCM	6.5	7	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
transport routier de fret	CCM	6.6		0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
Transports maritimes et cotiers	CCM	6.11	1	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
Acquisition et propriété de batiments	CCM	7.7	832	19%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	21%				
Fabrication de comp. pour MR ferroviaire	CCM	3.19	361	8%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	-2%				
Préparation en vue de la réutilisation de pdts & compos. de pdts en fin de vie	CE	5.3	4	0,1%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
Assainissement des sites et zones contaminés	PPC	2.4	3	0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	0%				
Dépollution et démantèlement produits fin de vie	CE	2.6	-	0,0%	O	N	N	N	N	N	N	O	N	N	N	N	O	1%				
OPEX des activités éligibles non alignées - A.2			2 536	58%															54%			
Activités non éligibles																						
OPEX des activités non éligibles			406	9%															17%			
Total			4 373																			

Sur les OPEX, la contribution à des objectifs multiples est détaillée dans le tableau ci-après :

	Part des OPEX/OPEX total	
	Alignée sur la taxonomie par objectif	Éligible à la taxonomie par objectif
CCM	33%	91%
CCA	%	%
WTR	%	%
CE	0,6%	0,7%
PPC	%	0,6%
BIO	%	%

Tableau relatif aux activités nucléaire Gaz & fossiles

Lignes	Activités liées à l'énergie nucléaire	
1.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de recherche, de développement, de démonstration et de déploiement d'installations innovantes de production d'électricité à partir de processus nucléaires avec un minimum de déchets issus du cycle du combustible.	Non
2.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction et d'exploitation sûre de nouvelles installations nucléaires de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, y compris leurs mises à niveau de sûreté, utilisant les meilleures technologies disponibles.	Non
3.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités d'exploitation sûre d'installations nucléaires existantes de production d'électricité ou de chaleur industrielle, notamment à des fins de chauffage urbain ou aux fins de procédés industriels tels que la production d'hydrogène, à partir d'énergie nucléaire, y compris leurs mises à niveau de sûreté.	Non
	Activités liées au gaz fossile	
4.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction ou d'exploitation d'installations de production d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
5.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état et d'exploitation d'installations de production combinée de chaleur/froid et d'électricité à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non
6.	L'entreprise exerce, finance ou est exposée à des activités de construction, de remise en état ou d'exploitation d'installations de production de chaleur qui produisent de la chaleur/du froid à partir de combustibles fossiles gazeux.	Non

Rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe SNCF en France

Tableau de correspondance entre les attendus de l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 et le rapport de durabilité

Les éléments publiés relatifs à l'article 66 sont identifiés dans le rapport par la mention [ART66].

Arrêté du 2 novembre 2021	Rapport de durabilité
Article 1	
Engagement écrit de réduire ses émissions de GES en cohérence avec les budgets carbone sectoriels	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Une trajectoire prévisionnelle de réduction des émissions	E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Article 2	
Ecart de cohérence significatif entre sa trajectoire et les budgets carbone sectoriels.	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Cohérence avec le guide national présentant les principales méthodologies pour construire une trajectoire cohérente avec les budgets carbone sectoriels.	E1-2 Politique Adaptation au changement climatique, Normes et initiatives tierces
Objectifs court, moyen, long terme	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Année de référence	
Types de GES émis	
Emissions directes et indirectes significatives	
Périmètre des activités en France	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique, Périmètre des cibles
Description du point de départ de l'entreprise en termes d'émissions, des hypothèses principales et des choix analytiques opérés pour les scénarios prospectifs	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Article 3	
Plan d'action sur la réduction des émissions de GES	E1-2 Politique Adaptation au changement climatique E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre	E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Description par l'entreprise de l'articulation entre sa stratégie d'investissement et sa trajectoire de décarbonation	E1-1 Plan de transition, Investissements et financements
Modalités d'appropriation par la gouvernance de l'entreprise et de ses salariés, de ses engagements en matière de réduction des émissions, de sa stratégie et de ses objectifs	ESRS 2 GOV3, Intégration des performances en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation, Description des mécanismes d'incitation ESRS 2, SBM3, IRO matériels se rapportant aux questions climatiques
Engagements de l'entreprise avec ses parties prenantes, en amont et en aval de sa chaîne de valeur, sur la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.	ESRS 2 SBM2 Intérêts et points de vue des parties prenantes E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation, décarbonation des achats G1-2 Politique et actions en matière d'achats responsables
Article 4	
Respect des objectifs fixés à court, moyen et long termes par la réalisation d'un BEGES (émissions directes et indirectes)	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique E1-3 Actions et ressources, Cibles et actions d'atténuation du changement climatique
Bilan de la mise en œuvre du plan d'action	E1-6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
Ecart de cohérence annuel significatif entre la trajectoire réelle et la trajectoire prévisionnelle	E1-6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
Mesures correctrices, en cas de non-atteinte des objectifs prévus par la trajectoire prévisionnelle et révision du plan d'action en conséquence.	Non applicable
Intégration au rapport annuel	ESRS 2 BP2 Publication d'informations issues d'autres actes législatifs

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS 2 GOV-1 Mixité au sein des organes de gouvernance, 21d	Indicateur n° 13, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.2.1.1
ESRS 2 GOV-1 Pourcentage d'administrateurs indépendants, 21e			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.2.1.1
ESRS 2 GOV-4 Déclaration sur la diligence raisonnable, 30	Indicateur n° 10, tableau 3, annexe I				1.2.5
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées aux combustibles fossiles, 40di	Indicateur n° 4, tableau 1, annexe I	Article 449 bis du règlement (UE) n° 575/2013 ; Règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, tableau 1 : Informations qualitatives sur le risque environnemental et tableau 2 : Informations qualitatives sur le risque social	Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		non publié
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la fabrication de produits chimiques, 40dii	Indicateur n° 9, tableau 2, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		non publié
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à des armes controversées, 40diii	Indicateur n° 14, tableau 1, annexe I		Article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818 annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816II		non publié
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la culture et à la production de tabac, 40div			Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II.		non publié
ESRS E1-1 Plan de transition pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, 14				Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119	2.2.1

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS E1-1 Entreprises exclues des indices de référence « Accord de Paris », 16g		Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : Qualité de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle	Article 12, paragraphe 1, points d) à g), et article 12, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.1.6
ESRS E1-4 Objectifs de réduction des émissions de GES, 34	Indicateur n° 4, tableau 2, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : métriques d'alignement	Article 6 du règlement délégué (UE) 2020/1818		non publié
ESRS E1-5 Consommation d'énergie produite à partir de combustibles fossiles ventilée par source d'énergie (uniquement les secteurs ayant une forte incidence sur le climat), 38	Indicateur n° 5, tableau 1, et indicateur n° 5, tableau 2, annexe I				2.2.5.1
ESRS E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique, 37	Indicateur n° 5, tableau 1, annexe I				2.2.5.1
ESRS E1-5 Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique, 40 à 43	Indicateur n° 6, tableau 1, annexe I				non publié

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS E1-6 Émissions de GES brutes de périmètres 1, 2 ou 3 et émissions totales de GES, 44	Indicateurs n° 1 et n° 2, tableau 1, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : Qualité de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle	Article 5, paragraphe 1, article 6 et article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.6.1
ESRS E1-6 Intensité des émissions de GES brutes, 53 à 55	Indicateur n° 3, tableau 1, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : métriques d'alignement	Article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.6.10
Absorptions de GES et crédits carbone, 56			Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119		2.2.7.1
ESRS E1-9 Exposition du portefeuille de l'indice de référence à des risques physiques liés au climat, 66			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1818, annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		non publié
ESRS E1-9 Désagrégation des montants monétaires par risque physique aigu et chronique paragraphe 66, point a) ESRS E1-9 Emplacement des actifs importants exposés à un risque physique significatif, 66c		article 449 bis du règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, paragraphes 46 et 47, modèle 5 : Portefeuille bancaire – Risque physique lié au changement climatique : expositions soumises à un risque physique.			non publié

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS E1-9 Ventilation de la valeur comptable des actifs immobiliers de l'entreprise par classe d'efficacité énergétique, 67c		Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, paragraphe 34, modèle 2 : Portefeuille bancaire — Risque de transition lié au changement climatique : Prêts garantis par des biens immobiliers — Efficacité énergétique des sûretés			non publié
ESRS E1-9 Degré d'exposition du portefeuille aux opportunités liées au climat, 69			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1818 de la Commission		non publié
ESRS E2-4 Quantité de chaque polluant énuméré dans l'annexe II du règlement E-PRTR (registre européen des rejets et des transferts de polluants) rejetés dans l'air, l'eau et le sol, 28	Indicateur n° 8, tableau 1, annexe I; indicateur n° 2, tableau 2, annexe I, indicateur n° 1, tableau 2, annexe I; indicateur n° 3, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E3-1 Ressources aquatiques et marines, 9	Indicateur n° 7, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E3-1 Politique en la matière, 13	Indicateur n° 8, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E3-1 Pratiques durables en ce qui concerne les océans et les mers, 14	Indicateur n° 12, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E3-4 Pourcentage total d'eau recyclée et réutilisée, 28c	Indicateur n° 6.2, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E3-4 Consommation d'eau totale en m³ par rapport au chiffre d'affaires généré par les activités propres, 29	Indicateur n° 6.1, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS 2- IRO 1 - E4, 16ai	Indicateur n° 7, tableau 1, annexe I				1.4.1.7.4
ESRS 2- IRO 1 - E4, 16b	Indicateur n° 10, tableau 2, annexe I				1.4.1.7.4

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS 2- IRO 1 - E4, 16c	Indicateur n° 14, tableau 2, annexe I				1.4.1.7.4
ESRS E4-2 Pratiques ou politiques foncières/ agricoles durables, 24b	Indicateur n° 11, tableau 2, annexe I				2.4.2.6
ESRS E4-2 Pratiques ou politiques durables en ce qui concerne les océans/mers, 24c	Indicateur n° 12, tableau 2, annexe I				non publié
ESRS E4-2 Politiques de lutte contre la déforestation, 24d	Indicateur n° 15, tableau 2, annexe I				2.4.2.6
ESRS E5-5 Déchets non recyclés paragraphe, 37d	Indicateur n° 13, tableau 2, annexe I				2.5.5.2
ESRS E5-5 Déchets dangereux et déchets radioactifs, 39	Indicateur n° 9, tableau 1, annexe I				non publié
ESRS 2- SBM3 - S1 Risque de travail forcé, 14f	Indicateur n° 13, tableau 3, annexe I				1.3.3.4.3
ESRS 2- SBM3 - S1 Risque d'exploitation d'enfants par le travail, 14g	Indicateur n° 12, tableau 3, annexe I				1.3.3.4.3
ESRS S1-1 Engagements à mener une politique en matière des droits humains, 20	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.1.1.4
ESRS S1-1 Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, 21			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.1.5
ESRS S1-1 Processus et mesures de prévention de la traite des êtres humains, 22	Indicateur n° 11, tableau 3, annexe I				3.1.1.4
ESRS S1-1 Politique de prévention ou système de gestion des accidents du travail, 23	Indicateur n° 1, tableau 3, annexe I				3.1.1.4, 3.1.1.1.1
ESRS S1-3 Mécanismes de traitement des différends ou des plaintes, 32c	Indicateur n° 5, tableau 3, annexe I				3.1.3
ESRS S1-14 Nombre de décès et nombre et taux d'accidents liés au travail, 83bc	Indicateur n° 2, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.10

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS S1-14 Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents, de décès ou de maladies, 88e	Indicateur n° 3, tableau 3, annexe I				3.1.10
ESRS S1-16 Écart de rémunération entre hommes et femmes non corrigé, 97a	Indicateur n° 12, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.11
ESRS S1-16 Ratio de rémunération excessif du Directeur Général, 97b	Indicateur n° 8, tableau 3, annexe I				3.1.11
ESRS S1-17 Cas de discrimination, 103a	Indicateur n° 7, tableau 3, annexe I				3.1.12
ESRS S1-17 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 104a	Indicateur n° 10, tableau 1, et indicateur n° 14, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.1.12
ESRS 2- SBM3 – S2 Risque important d'exploitation d'enfants par le travail ou de travail forcé dans la chaîne de valeur, 11b	Indicateurs n° 12 et n° 13, tableau 3, annexe I				1.3.3.4.4
ESRS S2-1 Engagements à mener une politique en matière des droits humains, 17	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.2.1.3
ESRS S2-1 Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur, 18	Indicateurs n° 11 et n° 4, tableau 3, annexe I				3.2.1.3
ESRS S2-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 19	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.2.1.4
ESRS S2-1 Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, 19			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		3.2.1.4
ESRS S2-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains recensés en amont ou en aval de la chaîne de valeur, 36	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				3.2.4.6

Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS S3-1 Engagements à mener une politique en matière de droits humains, 16	Indicateur n° 9, tableau 3, annexe I, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.3.1.3
ESRS S3-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains, des principes de l'OIT et/ou des principes directeurs de l'OCDE, 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.3.1.4
ESRS S3-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains, 36	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I1				3.3.4.8
ESRS S4-1 Politiques en matière de consommateurs et d'utilisateurs finaux, 16	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.4.1.4
ESRS S4-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.4.1.5
ESRS S4-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains, 35	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				3.4.4.6
ESRS G1-1 Convention des Nations unies contre la corruption, 10b	Indicateur n° 15, tableau 3, annexe I				non publié
ESRS G1-1 Protection des lanceurs d'alerte, 10d	Indicateur n° 6, tableau 3, annexe I				non publié
ESRS G1-4 Amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption, 24a	Indicateur n° 17, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.1.3.4
ESRS G1-4 Normes de lutte contre la corruption et les actes de corruption, 24b	Indicateur n° 16, tableau 3, annexe I				4.1.4.2

RAPPORT DE CERTIFICATION DU RAPPORT DE DURABILITÉ

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du Règlement (UE) 2020/852 du groupe SNCF, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024

Société Nationale SNCF

**Rapport de certification des informations en matière de durabilité
et de contrôle des exigences de publication des informations
prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852**

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Ernst & Young Audit
Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

A l'Assemblée générale
Société Nationale SNCF
2, place aux Etoiles
93210 Saint-Denis

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de Société Nationale SNCF (l'« Entité » ou le « Groupe SNCF »). Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2024 et incluses dans la section 4 « Rapport de durabilité » du rapport de gestion du Groupe SNCF (le « Rapport de Durabilité »).

En application de l'article L.233-28-4 du code de commerce, Société Nationale SNCF est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport de gestion. Ces informations ont été établies dans un contexte de première application des articles précités caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes, le recours à des estimations significatives, l'absence de pratiques et de cadre établis notamment pour l'analyse de double matérialité ainsi que par un dispositif de contrôle interne évolutif. Elles permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L.821-54 du code précité, notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux normes d'information en matière de durabilité adoptées en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF pour déterminer les informations publiées, et le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail ;
- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et

- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « *Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852* ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par Société Nationale SNCF dans le Rapport de Durabilité, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

En outre, cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de Société Nationale SNCF, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par Société Nationale SNCF en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

Elle permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles-mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Notre mission ne porte pas sur les éventuelles données comparatives.

Conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF pour déterminer les informations publiées, et respect de l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par Société Nationale SNCF lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le Rapport de Durabilité, et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

En outre, nous avons contrôlé le respect de l'obligation de consultation du comité social et économique.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF avec les ESRS.

Concernant la consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L.2312-17 du code du travail, nous vous informons qu'à la date du présent rapport, celle-ci n'a pas encore eu lieu.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF pour déterminer les informations publiées.

▪ Concernant l'identification des parties prenantes

Les informations relatives aux parties prenantes sont mentionnées dans les sections « 1.3.2. *Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2* » et « 1.4.1.2. *Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe* » du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance de l'analyse réalisée par Société Nationale SNCF pour identifier :

- les parties prenantes, qui peuvent affecter les entités du périmètre des informations ou peuvent être affectées par elles, par leurs activités et relations d'affaires directes ou indirectes dans la chaîne de valeur ;
- les principaux utilisateurs du Rapport de Durabilité (y compris les principaux utilisateurs des états financiers).

Nous nous sommes entretenus avec la direction RSE et avons inspecté la documentation disponible.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier la cohérence des principales parties prenantes identifiées par Société Nationale SNCF avec la nature de ses activités et son implantation géographique, en tenant compte de ses relations d'affaires et de sa chaîne de valeur ;
- exercer notre esprit critique pour apprécier le caractère représentatif des parties prenantes identifiées par Société Nationale SNCF ;
- examiner l'information donnée dans la section « 1.3.2. *Intérêts et points de vue des parties prenantes – SBM-2* » et le paragraphe « *Consultation des parties prenantes* » de la section « 1.4.1.2. *Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe* » pour en apprécier la cohérence avec l'analyse menée par l'Entité.

▪ Concernant l'identification des impacts, risques et opportunités (« IRO »)

Les informations relatives à l'identification des impacts, risques et opportunités sont mentionnées dans la section « 1.4.1 *Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels – IRO-1* » du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance du processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF concernant l'identification des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités, réels ou potentiels, en lien avec les enjeux de durabilité mentionnés dans le paragraphe AR 16 des « Exigences d'application » de la norme ESRS 1 et ceux qui sont spécifiques au Groupe SNCF.

Nous avons pris connaissance de la matrice réalisée par Société Nationale SNCF des IRO identifiés et en avons apprécié sa cohérence avec notre connaissance du Groupe SNCF.

▪ Concernant l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière

Les informations relatives à l'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière sont mentionnées dans la section « 1.4.1 Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels – IRO-1 » du Rapport de Durabilité.

Nous avons pris connaissance, par entretien avec la direction et inspection de la documentation disponible, du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par Société Nationale SNCF, et apprécié sa conformité au regard des critères définis par la norme ESRS 1.

Nous avons pris connaissance du processus décisionnel ainsi que des procédures de contrôle interne mis en place par Société Nationale SNCF, et apprécié la présentation qui en est faite dans la section « 1.4.1.4 Processus de validation de l'analyse de double matérialité » du Rapport de Durabilité.

Nous avons apprécié la façon dont Société Nationale SNCF a établi et appliqué les critères de matérialité de l'information définis par la norme ESRS 1, y compris la fixation de seuils, pour déterminer les informations matérielles publiées :

- au titre des indicateurs relatifs aux IRO matériels identifiés conformément aux normes ESRS thématiques concernées ;
- au titre des informations spécifiques au Groupe SNCF.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par Société Nationale SNCF relativement à ces informations est approprié ; et
- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non-conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité, avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations présentées dans le paragraphe « *Eléments de contexte et principales limites pour le premier exercice* » figurant en préambule du Rapport de Durabilité qui décrivent les limites inhérentes à la première année d'application des normes ESRS notamment celles relatives aux informations non publiées ou partielles.

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de Durabilité avec les exigences de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

▪ Informations fournies en application des normes environnementales (ESRS E1 à E5)

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) et notamment le plan de transition pour l'atténuation du changement climatique ainsi que les émissions de gaz à effet de serre sont mentionnées dans la section « *2.2 Changement climatique – ESRS E1* » du Rapport de Durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- apprécier, sur la base des entretiens menés avec la direction et les personnes concernées, en particulier, la Direction RSE, si la description des politiques, actions et cibles mises en place par Société Nationale SNCF couvre les domaines suivants : atténuation du changement climatique et adaptation au changement climatique ;
- apprécier le caractère approprié de l'information présentée dans la section « *2.2 Changement climatique - ESRS E1* » du Rapport de Durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe SNCF.

En ce qui concerne les informations publiées au titre des émissions de gaz à effet de serre :

- nous avons pris connaissance du protocole d'établissement de l'inventaire des émissions de gaz à effet de serre utilisé par le Groupe SNCF pour établir le bilan d'émissions de gaz à effet de serre et apprécié ses modalités d'application, sur une sélection de catégories d'émissions et de sites, sur le scope 1 et le scope 2. Concernant les émissions relatives au scope 3, nous avons apprécié le processus de collecte d'informations ;
- sur la base d'une sélection, nous avons apprécié le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation, compte tenu de l'incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques ou économiques et à la qualité des données externes utilisées ;
- pour les données directement mesurables, nous avons rapproché, sur la base de sondages, les données sous-jacentes servant à l'élaboration du bilan d'émissions de gaz à effet de serre avec les pièces justificatives.

En ce qui concerne les travaux au titre du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique, nos travaux ont principalement consisté à apprécier si les informations publiées au titre de ce plan décrivent de manière appropriée les hypothèses structurantes le sous-tendant, étant précisé que nous n'avons pas à nous prononcer sur le caractère approprié ou le niveau d'ambition des objectifs de ce plan de transition.

▪ Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1 à S4)

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise (ESRS S1) sont mentionnées dans la section « 3.1 Personnel de l'entreprise – S1 » du Rapport de Durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec les directions que nous avons considéré appropriées (direction RSE, direction des ressources humaines et direction sécurité) :
 - prendre connaissance du processus de collecte et de compilation pour le traitement des informations qualitatives et quantitatives ;
 - examiner la documentation sous-jacente disponible.
- définir et mettre en œuvre des procédures analytiques adaptées à l'information examinée ;
- sur une sélection, rapprocher les données sous-jacentes avec les justificatifs correspondants.

Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié de l'information présentée dans la section « 3.1 Personnel de l'entreprise – S1 » du Rapport de Durabilité et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du Groupe SNCF.

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par Société Nationale SNCF pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est-à-dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

▪ Concernant le caractère aligné des activités éligibles

Une information concernant l'alignement des activités est mentionnée dans les sections « 2.1.3. L'alignement du groupe SNCF » et « 2.1.4 Méthodologie » du Rapport de Durabilité.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- analysé une sélection des éléments sur lesquels la direction a fondé son jugement lorsqu'elle a apprécié si les activités économiques éligibles répondaient aux conditions cumulatives, issues du Référentiel Taxonomie, nécessaires pour être qualifiées d'alignées, notamment le principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » à aucun des autres objectifs environnementaux ;
- apprécié l'analyse réalisée au titre du respect des garanties minimales, principalement au regard des éléments collectés dans le cadre de la prise de connaissance du Groupe SNCF et de son environnement.

▪ Concernant les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent

Les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent figurent dans les sections « 2.1.2. Le périmètre éligible du Groupe », « 2.1.3. L'alignement du groupe SNCF » et « 2.1.4 Méthodologie » du Rapport de Durabilité.

S'agissant des totaux de chiffre d'affaires, CapEx et OpEx (les dénominateurs), présentés dans les tableaux réglementaires, nous avons examiné les rapprochements réalisés par le Groupe SNCF avec les données issues de la comptabilité ayant servi de base à l'établissement des états financiers et/ou les données en lien avec la comptabilité.

Nous avons apprécié la cohérence des informations figurant dans les sections « 2.1.2. Le périmètre éligible du Groupe », « 2.1.3. L'alignement du groupe SNCF » et « 2.1.4 Méthodologie » du Rapport de Durabilité avec les autres informations en matière de durabilité de ce rapport.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 10 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

10-03-2025 | 14:40 CET 10-03-2025 | 14:49 CET 10-03-2025 | 15:40 CET 10-03-2025 | 15:31 CET

Jean-Paul Collignon Philippe Vogt

Nicolas Pfeuty Valérie Desclève

PLAN DE VIGILANCE

1. INTRODUCTION

1.1 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 1er 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 1er janvier 2020)

– Pour plus de détails : voir « profil du Groupe » dans le Rapport de gestion et de durabilité du Groupe.

1.2 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.

	 DETERMINER ET FAIRE VIVRE LA STRATEGIE	 DEVELOPEMENT / ACQUISITION ET MAINTENANCE DES ACTIFS ET INFRASTRUCTURES	 CONSTRUIRE L'OFFRE DE TRANSPORT	 COMMERCIALISER L'OFFRE DE TRANSPORT (MARKETING, DISTRIBUTION ET VENTE) ET LE SAV	 RÉALISER LA PRESTATION DE TRANSPORT ET PRENDRE EN CHARGE TOUS LES CLIENTS	 GERER LA FIN DE VIE
TRANSPORT DE VOYAGEURS  	• Définir et suivre les orientations stratégiques. • Assurer une veille et répondre aux appels d'offres. • Définir la politique de maintenance, réaliser les études d'ingénierie.	• S'approvisionner en produits et services indispensables (ex : tenues...). • Acquérir et maintenir le matériel roulant.	• Concevoir les offres en cohérence avec les besoins. • Organiser la production et construire le plan de transport. • Planifier les opérations de maintenance.	• Commercialiser les produits et services. • Assurer la prospection et le SAV.	• Produire le service en sécurité. • Assurer la prise en charge des voyageurs. • Réaliser les opérations de maintenance.	• Gérer les déchets dangereux et non dangereux. • Gérer la fin de vie des consommables. • Identifier le matériel inapte à la circulation et gérer la fin de vie.
TRANSPORT DE MARCHANDISES ET LOGISTIQUE  	• Définir les orientations stratégiques fret et logistique. • Définir la politique de maintenance, réaliser les études d'ingénierie. • Assurer une veille, une écoute clients et développer l'activité.	• S'approvisionner en produits et services indispensables (ex : systèmes de gestion de la chaîne logistique, des entrepôts et de transport, services de transport et de manutention, énergie, matériels roulants et véhicules, consommables...). • Acquérir et maintenir le matériel roulant et les flottes de véhicules	• Concevoir l'offre commerciale. • Organiser la production et construire le plan de transport. • Organiser la gestion de la chaîne logistique. • Planifier les opérations.	• Assurer la prospection et commercialiser des produits. • Assurer le SAV et le renouvellement des contrats. • Gérer les relations externes (cf. sous-traitants).	• Produire en sécurité. • Assurer la prise en charge logistique. • Transporter ou faire transporter les marchandises.	• Gérer les déchets dangereux et non dangereux. • Gérer la fin de vie des consommables. • Identifier le matériel inapte à la circulation et gérer la fin de vie.
GESTION DES INFRASTRUCTURES   	• Définir la stratégie de gestion des actifs. • Planifier les opérations et réaliser les études et les homologations.	• Maintenir et régénérer les installations du réseau. • Développer le réseau et les gares. • Maintenir et développer les gares. • Valoriser le patrimoine gares. • Gérer le foncier (dont maîtrise de la végétation) et valoriser l'immobilier.	• Elaborer le plan de transport / planifier la production des sillons.	• Mise à disposition de dispositifs de vente en gare.	• Exécuter le plan de transports et gérer les circulations en sécurité. • Assurer les services et les opérations en gares.	• Gérer la fin de vie des matières et produits. • Gérer les déchets dangereux et non dangereux. • Gérer la fin de vie des consommables.
MISSIONS TRANSVERSES	• Gestion des ressources humaines (dont accompagnement des salariés, formation et identification des besoins). • Finances, contrôle de gestion (dont gestion des investissements). • Gestion des risques et management de la sécurité et des enjeux environnementaux. • Communication & Digital. • Achats (dont gestion des approvisionnements et contractualisation avec les prestataires et sous-traitants). • Innovation et R&D					

Pour plus de détails : voir également le « modèle d'affaires » dans le chapitre « Profil du groupe » du Rapport de gestion et de durabilité du Groupe.

1.3 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 GEEIS⁷ 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 :

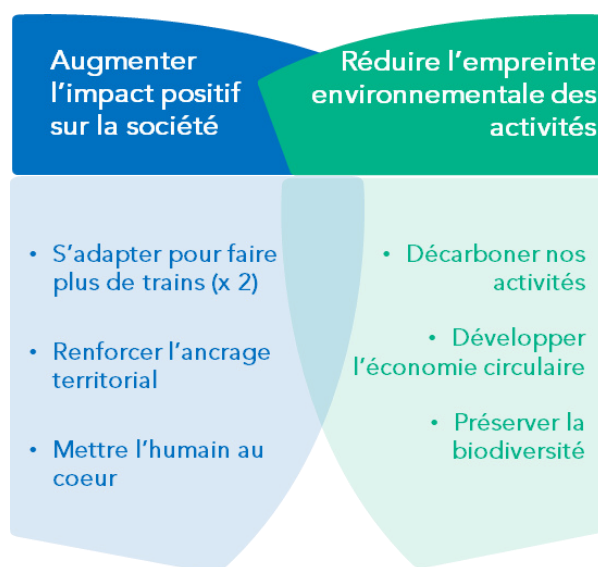
- La politique Droits Humains depuis 2023.
- La politique de sécurité du Groupe déclinée dans le programme managérial et opérationnel « PRISME », commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015.
- La politique environnementale, intégrée à la sécurité globale.
- La politique d'achats responsables synthétisée dans le SPASER⁸ 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.

La stratégie RSE s'articule autour de deux lignes directrices :



2. PRINCIPES DU MANAGEMENT DES RISQUES LIES 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 in fine 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

⁷ GEEIS : Gender Equality & Diversity for European & International Standard pour 12 pays

⁸ « Schéma de Promotion des Achats Publics Socialement et Ecologiquement Responsables » à la publication duquel les donneurs d'ordres publics tels que la SNCF sont assujettis ».

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 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 externes), 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.

3. 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 du reporting de durabilité (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 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 :

- Les politiques du groupe.
- Une synthèse contextualisée des risques et des dispositifs de maîtrise.
- Les programmes et plans d'actions afférant à chacun des risques.

CARTOGRAPHIE DES RISQUES D'ATTEINTES GRAVES

Les risques sont classés selon une criticité décroissante pour chacune des trois thématiques de la loi sur le devoir de vigilance.

Référence	Risques d'atteintes graves selon une criticité décroissante	Activités concernées du Groupe
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
SSP4	Accidents du travail et exposition des salariés ou prestataires à des substances dangereuses	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Transport de voyageurs et de marchandises Accueil, commercial, relation client
SSP6	Crise sanitaire récurrente ou durable	Toutes activités
DH1	Dégradation des conditions de travail	Activités industrielles et tertiaires
DH2	Harcèlement sexuel & atteintes sexistes	Activités industrielles et tertiaires
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
ENV1	Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux	Activités de maintenance, travaux de BTP, de renouvellement d'infrastructures ou de matériels roulants et véhicules
ENV2	Épuisement des ressources naturelles	Activités de maintenance
ENV3	Non-respect de la trajectoire des émissions de gaz à effet de serre	Transport de voyageurs et de marchandises
ENV4	Atteinte à la biodiversité	Activités industrielles de maintenance ou de construction

4. NOUVEAUX RISQUES LIÉS À L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE

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 artificielle⁹.
- 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.

4.1.1 Santé et sécurité des personnes

4.1.1.1 Politique sécurité du Groupe et programme PRISME

Politique et doctrine 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

⁹ Le règlement européen sur l'intelligence artificielle entré en vigueur en août 2024 est le premier cadre juridique global sur l'intelligence artificielle dans l'UE et dans le monde. Ce règlement entrera progressivement en

application et s'applique aux entreprises pour certaines de ses dispositions dès le mois de février 2025.

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

Orientations 2023-2025 : trois piliers déclinés en sept orientations

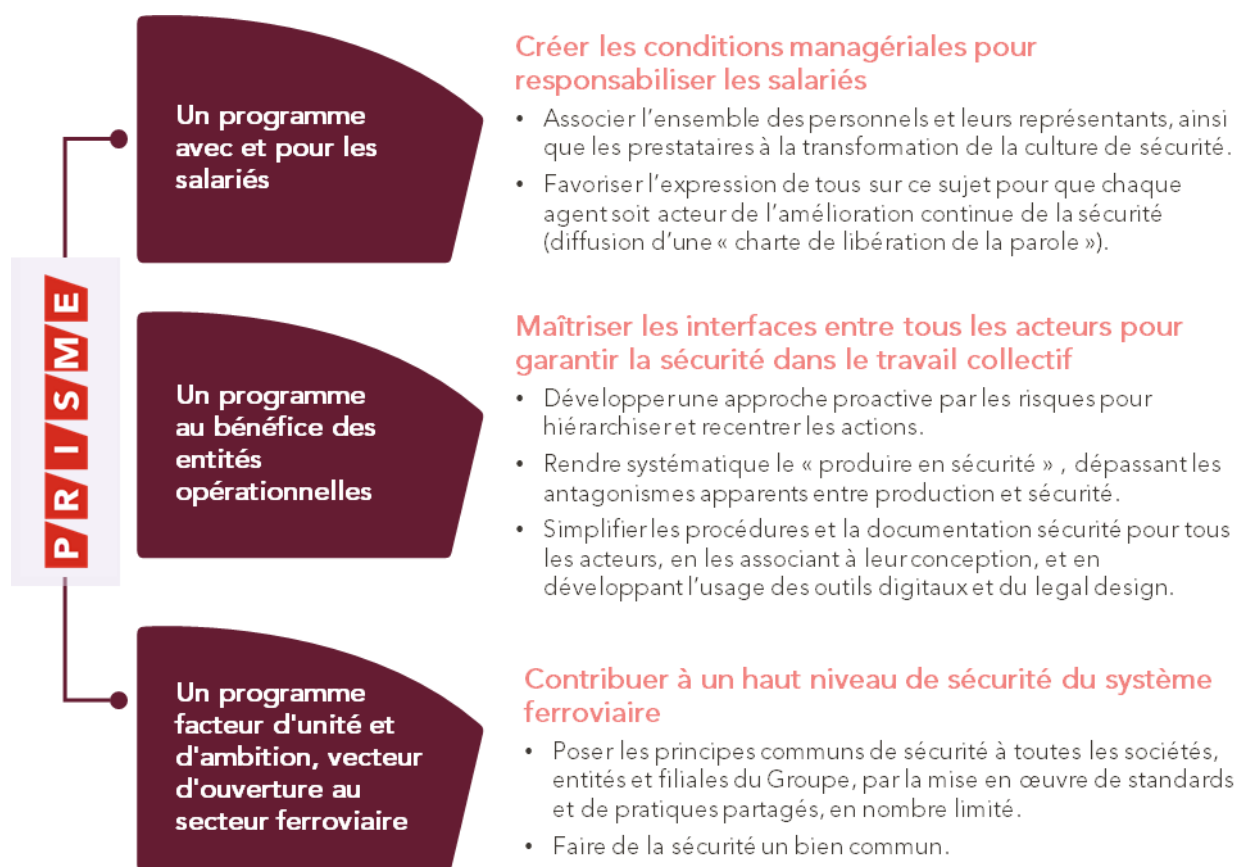
Pour cette nouvelle étape de PRISME, sont réaffirmées deux grands objectifs :

- 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.

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 <



4.1.2 Synthèse des risques d'atteintes graves

Catégories de risques	Descriptions 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 matériel roulants. •Déficit d'investissement. •Sous-estimation des impacts liée à l'incertitude sur l'évolution du niveau de risque.	•Impacts directs sur la circulation des trains et des autres modes 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 un diagnostic routier notamment). •Normes de maintenance spécifique des voies de circulation des trains de matières dangereuses. •Traçage des transports de marchandises en ligne et adaptations locales d'exploitation. •Formation des conducteurs aux risques liés au transport de matières dangereuses.
SSP3 - ACCIDENTS 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 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 personne non autorisée dans les emprises (ferroviaires, métros...) •Méconnaissance des risques ou non-observation des consignes de sécurité données par l'entreprise pour l'usage normal des services de transport. •Défaillance dans la sécurisation d'un site ferroviaire (sûreté, contrôle des accès...). •Accroissement de la délinquance et de la fraude dans des zones sensibles.	•Blessés graves ou décès. •Choc psychologique des personnes témoins d'un accident. •Atteintes à l'intégrité et à la santé psychologique des personnes.	•Dispositifs de sécurisation des accès aux sites de production. Signalétique et annonces sonores de danger aux usagers, notamment en mode d'exploitation dégradés ou 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.

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
SSP4 - ACCIDENT DU TRAVAIL ET EXPOSITION DES SALARIÉS 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.	• Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d'intervention sur un chantier. • Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de coactivité sur un site SNCF.		• Politique sécurité du Groupe. • Audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats.
	• 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 (électrification...).	• Organisation du travail inadaptée du fait d'inspections communes préalables (ICP) et plans de prévention incomplets ou mal appliqués. • Conditions d'intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...). • Dégradation non détectée d'éléments constitutifs d'un bâtiment exploité. • 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.	• 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). Déploiement généralisé de l'usage du savoir voir/savoir-dire. • 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 maîtrises 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 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 composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter l'exploitation transports opérés par le Groupe.	• Blessés graves ou décès. • Atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients	• Engagement de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sécurité des voyageurs sur les territoires desservis par le Groupe. • Adaptation en continu aux menaces liées à la cybersécurité.

4.1.3 Programmes et plans d'actions :

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 3ème 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, avec 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.

ACCIDENTS 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, la 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 niveau, 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 mortel 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

UNE CHAÎNE DE VALEUR MULTI-ACTEURS

Le groupe SNCF évolue dans 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, Établissements 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 Établissements, poursuite de la mise en œuvre du décret SECUFER¹⁰, 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 vis-à-vis 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 SA 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.

AMIANTE : UN PROGRAMME PRIORITAIRE POUR TOUTE 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,

¹⁰ Ce décret fait application au milieu ferroviaire, des principes de prévention définis par le Code du travail (art. L. 4121-1 et L. 4121-2).

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 CMR¹¹ 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...).

SECURITE DU PERSONNEL SNCF : ACTIONS DE PREVENTION 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 de Paris, 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.

¹¹ Substances chimiques seules ou en mélanges présentant des effets nocifs pour la santé humaine ; certaines pouvant être Cancérogènes, Mutagènes, Toxiques pour la reproduction.

4.2 DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES

4.2.1 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

4.2.2 Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales

Catégories de risques	Descriptions 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 (réforme du 1er janvier 2020) et l'ouverture à la concurrence dans un monde affecté par la crise sanitaire peut occasionner une déstabilisation des collectifs et des individus. • Harcèlement moral dans le cadre du travail. • Discrimination des personnes dans le cadre du travail (conditions d'emploi, évolution de carrière, etc.).	• Evolution rapide des métiers et des organisations liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue face à la concurrence.	• Dégradations des conditions de travail. • 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.
ÉLÉMENTS DE CONTEXTE : à la suite d'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.				

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
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 inadéquates	- 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 Éthique Groupe. - Ensemble de mesures de protection et de sécurisation mises en œuvre dans les transports publics. - Plateforme d'alerte éthique.
DH3 - ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHAINES D'APPROVISIONNEMENT Nota : les programmes et plans d'actions relatifs à ce risque sont traités en partie 3 de ce plan	- 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. - Activités sensibles : 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 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. - 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).

4.2.3 Programmes et plans d'actions

DEGRADATION 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 difficiles, conduisent l'entreprise à accentuer sa vigilance sur les risques psychosociaux (RPS).

Nouvelle démarche de prévention des RPS déployée en 2024

Depuis 2019, 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, coconstruite par la DRH Groupe, les sociétés et la Direction Sécurité Groupe, est déclinée par chacune des 5 sociétés ferroviaires du Groupe sur leur périmètre. 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.

HARCELEMENT 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 CHAINES D'APPROVISIONNEMENT

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 risque au regard de l'indice composite « ESG »¹² (environnement, social, gouvernance) retenu pour analyser les risques liés au devoir de vigilance (cf. carte ci-après).

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 de SNCF Réseau et de Gares & Connexions 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. risque SSP4) et des orientations prioritaires fixées dans le plan de vigilance 2024, dans un contexte de recours important à la sous-traitance.

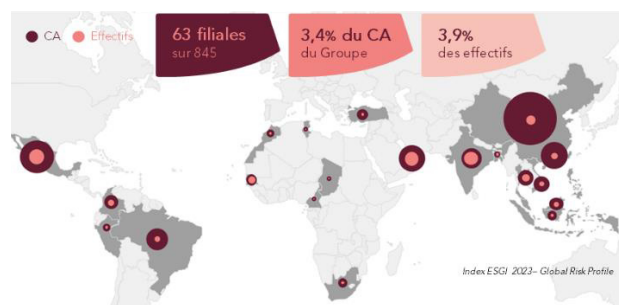
Des audits sur site pour les prestations de main d'œuvre

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 DONNEES PERSONNELLES

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

¹² Indice englobant dans une mesure unique les trois domaines de risques : droits humains, santé et sécurité des personnes, environnement. Source « Global Risk Profile ».

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.

4.3 ENVIRONNEMENT

4.3.1 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 ISO 14001. 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.

4.3.2 Synthèse des risques d'atteintes graves à l'environnement

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV1 - REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS 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).		•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.
		•Non-conformité d'une Installations 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 et 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.	•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.

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
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 difficile 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...
ENV3 - NON-RESPECT DE LA TRAJECTOIRE DES EMISSIONS DE GAZ A 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 (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies 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.

Catégories de risques	Descriptions du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
ENV4 - ATTEINTES A 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 de 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, trois 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.

4.3.3 Programmes et plans d'actions

REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS 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'EXPERIENCE** 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 ÉMISSIONS DE GAZ À EFFETS DE SERRE (GES)

Trajectoire Groupe de réduction des 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.

ATTEINTES A LA BIODIVERSITE

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. .

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

5.1 REVISION 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.

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

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

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).

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 de SMETA 4P¹³. 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.

5.2 ÉVALUATION DES FOURNISSEURS

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.

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.(...) ».

Quatre piliers de la politique achats du Groupe

PILIER 1 / Cartographies des risques RSE des achats

des affaires. Il est largement utilisé pour évaluer la conformité dans les chaînes d'approvisionnement.

¹³ 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

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 A 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...).

PILIER 2 / 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 »¹⁴ (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.

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.

PILIER 3 / 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

¹⁴ Le label Relations fournisseurs et achats responsables décerné par Le Médiateur des entreprises et le Conseil National des Achats (CNA) vise à

distinguer les organisations, privées ou publiques, ayant fait la preuve de relations durables et équilibrées avec leurs fournisseurs.

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.

PILIER 4 / 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 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.

6. DISPOSITIF D'ALERTE GROUPE ACCESSIBLE AUX SALAIRES ET AUX TIERS

6.1 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 langues¹⁵.

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.

6.2 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

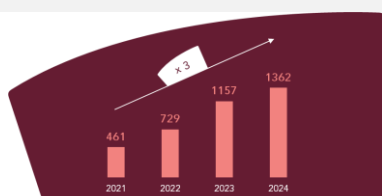
¹⁵ Français, anglais, allemand, néerlandais, italien, espagnol, portugais, roumain, polonais, tchèque, vietnamien, chinois.

annuelles au comité de Groupe et au Comité d'entreprise européen).

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

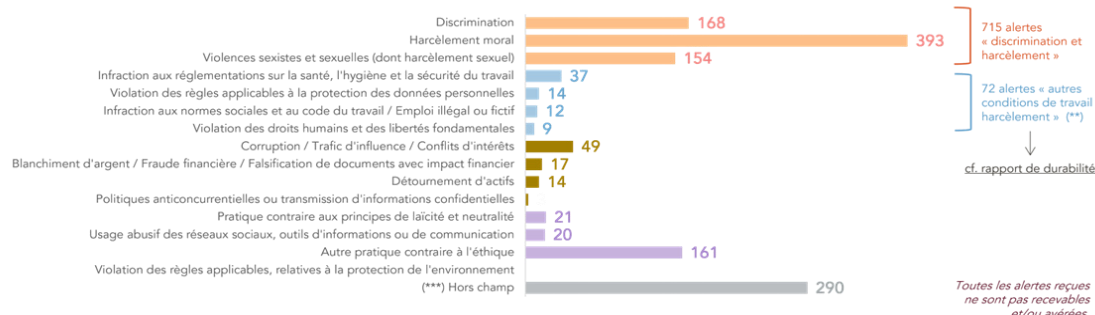
6.3 EVOLUTIONS DES SIGNALEMENTS

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



6.4 REPARTITION DES ALERTES RECUES PAR LA DEG PAR CATEGORIE

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 en avril 2025.

(**) : Signalements en lien avec les conditions de travail, l'égalité de traitement et autres droits liés au travail reçu 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...

À 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.

7. SUIVI DES MESURES MISES EN ŒUVRE ET ÉVALUATION DE LEUR EFFICACITÉ

7.1 DISPOSITIF DE PILOTAGE DU DEVOIR DE VIGILANCE

Pilotage transverse

Le plan de vigilance du groupe SNCF est piloté par la direction RSE Groupe SNCF. Rattachée directement au président-directeur général du Groupe, la direction RSE est positionnée au sein du comité exécutif (COMEX) et du comité de direction générale de la SA SNCF. Elle a notamment pour mission de piloter la performance et les risques de durabilité du Groupe, en collaboration avec la direction de l'Audit interne et des risques Groupe et avec l'appui des principales directions fonctionnelles des sociétés et filiales du Groupe.

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

Parmi eux, **83% ont confiance dans ce dispositif.**

Confiance dans le traitement des sujets de discrimination

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

Source : baromètre interne 2024 de la qualité de vie au travail dans les sociétés ferroviaires, complété par plus de 100 000 répondants.

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

Gouvernance renforcée

Depuis fin 2024, un sponsor désigné au sein du COMEX de chaque société du Groupe assure la supervision des travaux du plan de vigilance ainsi que le portage des enjeux associés, sur le périmètre de la société concernée incluant ses filiales.

Réseau interne de contributeurs à l'échelle du groupe

La coordination des travaux du plan de vigilance au sein des sociétés et de leurs filiales, s'appuie sur un réseau de référents désignés dans chaque société du groupe. Ces relais de premier niveau sont les responsables conformité ou RSE des sociétés du groupe. Pour consolider les travaux et les piloter à l'échelle du groupe, la direction RSE Groupe anime régulièrement ce réseau de référents au sein d'un comité de pilotage dédié (cf. schéma ci-contre).

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

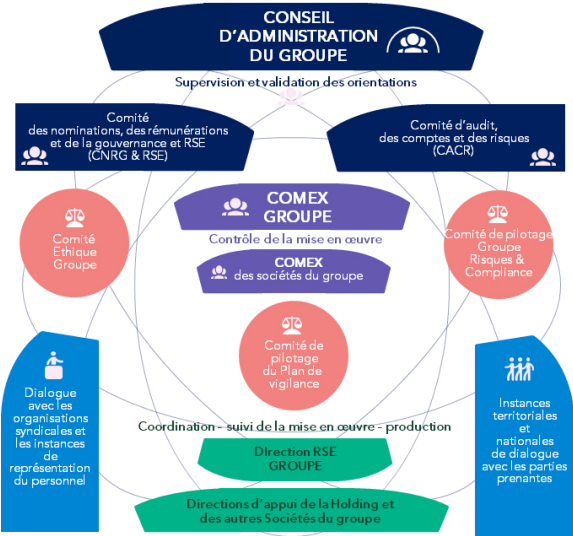
Plusieurs directions fonctionnelles de la Holding SNCF jouent un rôle prépondérant dans la mise en œuvre et le

suivi du plan de vigilance. C'est le cas notamment des directions de l'Audit interne et des Risques Groupe, du Contrôle interne Groupe, de la direction de l'Éthique Groupe (DEG) chargée d'administrer le dispositif d'alerte et de recueil des signalements, mais aussi de la Direction Juridique et de la Compliance du Groupe.

Gouvernance spécifique du plan de vigilance

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

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



7.2 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.

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

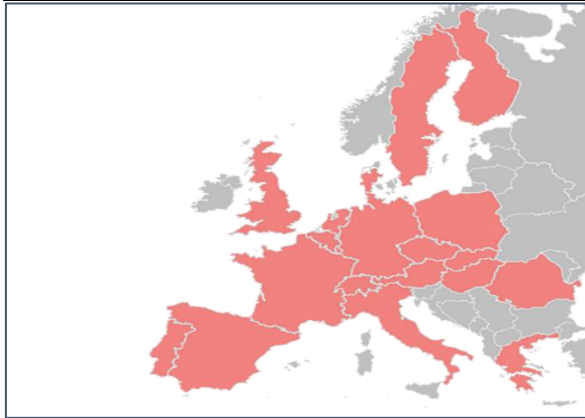
Au sein du groupe ferroviaire, les instances ayant des attributions relatives à la santé et la sécurité au travail jouent un rôle prépondérant dans la protection et l'amélioration des conditions de travail. Ces instances permettent l'information et la concertation des acteurs de l'entreprise sur la prévention 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.

Instance 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



7.3 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 ainsi que 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 actionnaire 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.



7.4 ANCRAGE DU DEVOIR DE VIGILANCE DANS LES ACTIVITES 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 suivis 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

7.5 TABLEAU DE BORD DU PLAN DE VIGILANCE

Risques	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
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 de plans d'adaptation des infrastructures et des services de transports ^pour chacune des sociétés du Groupe
SSP2 - ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	Nb. de morts et de blessés graves de voyageurs par 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 SALARIES OU PRESTATAIRES A DES SUBSTANCES DANGEREUSES	Taux de fréquence (TF) 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 sécurité » de SNCF Réseau avec un décalage de 2 ans.

Risques	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
DH1 – DEGRADATION 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 salarié de grandes entreprises françaises
DH2 – HARCELEMENT 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 CHAINES 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. chapitre "Suivi des mesures..." du plan de vigilance), en ajoutant chaque année de nouvelles entités et métiers à la gestion des risques associés.
DH4 – FUITE DE DONNEES SENSIBLES	Pourcentage de salariés ayant suivi la formation obligatoire sur les cyber-réflexes	85,4% à fin 2024	100%

Risques	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
ENV1 - REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DECHETS 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 - EPUISEMENT 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 EMISSIONS DE GAZ A 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 - BIODIVERSITE	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

LE CONTRÔLE INTERNE RELATIF À L'ÉLABORATION ET AU TRAITEMENT DE L'INFORMATION COMPTABLE, FINANCIÈRE ET DE DURABILITÉ

1. DÉFINITION, OBJECTIFS ET PÉRIMÈTRE

Le contrôle interne comptable, financier et de durabilité couvre les processus qui alimentent les informations comptables et de durabilité : production de l'information financière et de durabilité, arrêté des comptes, production du rapport de durabilité et actions de communication.

Le périmètre d'application des procédures de contrôle interne comprend SNCF SA et l'ensemble des filiales dans les comptes consolidés.

Les procédures de contrôle sont adaptées à la taille et aux activités des différentes entités.

2. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ÉLABORATION DES INFORMATIONS DE DURABILITÉ

2.1 PRODUCTION ET ANIMATION DES INFORMATIONS DE DURABILITÉ DE LA SNCF SA ET DE SES FILIALES CONTRÔLÉES

La production de l'information de durabilité de la SNCF SA et de ses filiales contrôlées est pilotée par la Direction RSE Groupe de SNCF SA. Elle coordonne l'élaboration du rapport de durabilité en s'appuyant sur les équipes RSE des filiales. Elle est responsable de la production finale du rapport de durabilité du Groupe SNCF et est garante de leur conformité aux normes en vigueur.

La qualité de production de l'information de durabilité s'appuie sur des outils et des compétences en amélioration constante, au sein des équipes de la Direction RSE Groupe de SNCF SA et des équipes RSE des filiales. Elle s'appuie également sur la qualité des échanges entre direction RSE et direction Finances groupe, concernant notamment les éléments financiers du rapport de durabilité ainsi que pour les informations de connectivité avec les états financiers.

Les entités RSE de SNCF SA ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à la production des informations attendues par les normes de durabilité.

Les équipes RSE de chaque filiale sont responsables de la qualité des informations qui concernent exclusivement leur périmètre (politiques spécifiques, actions et résultats).

La Direction RSE Groupe de SNCF SA est responsable de la qualité des informations générales et des politiques couvrant l'ensemble des sociétés du Groupe.

Sur les principales sociétés du Groupe, la qualité de la publication annuelle des informations de durabilité est confortée par la mise en œuvre d'une pré-remontée des données quantitatives des trois premiers trimestres de l'année à la mi-décembre, au cours de laquelle l'ensemble des informations quantitatives sont revues avec les entités opérationnelles puis validées.

Les Commissaires aux Comptes informent les équipes RSE des activités et entités du Groupe SNCF des travaux d'audit et de revue de contrôle interne qu'ils ont effectués et partagent avec elles les recommandations émises et les points d'audit. La direction RSE Groupe au sein de SNCF SA réalise un pilotage de la bonne mise en œuvre des recommandations des Commissaires aux comptes, pour les principales filiales du Groupe.

Un plan de contrôle interne sera élaboré en cohérence avec le cadre du contrôle interne de SNCF SA. Ce plan de contrôle permettra de caractériser les principaux risques relatifs processus de production des informations de durabilité (exhaustivité, intégrité des données, exactitude des résultats des estimations, disponibilité de données sur la chaîne de valeur en amont et/ou en aval, et délai de mise à disposition des informations) et élaborer les stratégies pour les atténuer.

Les conclusions de ce plan de contrôle seront mobilisées pour définir les dispositifs à mettre en œuvre pour garantir la performance du processus. Elles seront le cas échéant partagées au sein des instances de gouvernance, pour décision si nécessaire ou information :

– Comité Risques et Compliance, présidé par le Directeur Général Délégué Stratégie Finances

– Conseil d'Administration via le Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR), comité spécialisé.

2.2 NORMES DE DURABILITÉ

Le groupe SNCF établit son rapport de durabilité selon les normes de durabilité définies par les ESRS, European Sustainability Reporting Standards, et disponibles sur le site internet de l'EFRAG.

Il a décliné ces normes dans un référentiel pour les informations quantitatives.

Pour s'assurer de la bonne prise en compte des dernières versions des normes, la direction RSE de SNCF SA effectue de façon permanente un travail de veille réglementaire ainsi qu'un travail d'animation auprès de ses correspondants pour la bonne diffusion de la réglementation applicable.

2.3 OUTILS DE PILOTAGE

Le Groupe SNCF s'appuie sur des outils de pilotage pour fixer et suivre l'ambition de durabilité du Groupe SNCF. Chaque périmètre décline ensuite chacun pour leur partie les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (métiers, activités, établissements, filiales ...).

Ces outils comportent :

- La stratégie RSE Groupe 2020-2030, précisant le niveau d'ambition de durabilité à horizon 10 ans au regard du contexte économique et concurrentiel et des ambitions stratégiques du groupe. Elle a été validée par le Conseil d'Administration de SNCF Holding en juin 2021.

- Des priorités annuelles, permettant de fixer les sujets d'attention pour l'année en cours, validées par le Conseil d'Administration de SNCF Holding en février de chaque année

- Le récit stratégique, dotant le groupe SNCF d'un cadre commun d'actions autour de 6 priorités.

Des suivis de gestion viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

- Des échanges mensuels bilatéraux entre la direction RSE Groupe et les équipes RSE de chaque société et activité

- Des échanges trimestriels entre la direction RSE Groupe et la communauté des référents RSE des sociétés, activités et directions du groupe.

3. PROCESSUS DE PILOTAGE DE L'ORGANISATION COMPTABLE ET FINANCIÈRE

3.1 PRODUCTION ET ANIMATION COMPTABLE DE LA SNCF SA ET DE SES FILIALES

La production de l'information financière et comptable de la SNCF SA et de ses filiales est pilotée par la Direction Finances de SNCF SA. Elle coordonne l'arrêté des comptes en s'appuyant sur les services de la Direction Finances de SNCF SA et sur les services comptables et financiers des filiales.

La Direction Finances de SNCF SA pilote le processus d'établissement des liasses mensuelles produites par les entités du Groupe et valide la cohérence des liasses individuelles des principales filiales directes préalablement à leur consolidation dans l'outil du groupe.

Au sein de SNCF SA, les entités opérationnelles produisent un compte de résultat, des éléments bilanciaux, un tableau de variation de la dette nette et les analyses correspondantes. Ces éléments sont discutés lors des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) avec la Direction Finances de SNCF SA. Les filiales produisent un compte de résultat, un bilan, un tableau de variation de la dette nette et les analyses

correspondantes. Ces éléments sont revus régulièrement avec la Direction Finances de SNCF SA pour les principales filiales directes.

La qualité de production de l'information financière et comptable s'appuie sur des outils et des compétences en amélioration constante, au sein des équipes de la Direction Finances de SNCF SA et des équipes comptables et financières des filiales.

La Direction Finances de SNCF SA est responsable de la production finale des comptes sociaux de la SNCF SA. Les Directions Financières des filiales sont responsables de la production de leurs comptes sociaux. La Direction Finances de SNCF SA est garante de la conformité des comptes aux normes comptables en vigueur et à ce titre, elle peut demander que des corrections soient apportées aux comptes produits par les entités opérationnelles et filiales.

Les directions financières de SNCF SA ainsi que ses filiales sont dotées des compétences nécessaires à :

- la tenue de la comptabilité, pour les missions qui ne sont pas mutualisées au sein de centres de services partagés comptables,

- la révision formalisée de leurs comptes, la production de leurs états financiers individuels (le cas échéant) et du reporting financier à destination de la Direction Finances de SNCF SA.

Sur les principales sociétés du Groupe, la qualité des comptes semestriels et annuels est confortée par la mise en œuvre des pré-clôtures au 31 mai et au 30 novembre, au cours desquelles l'ensemble des points comptables particuliers sont débattus avec les entités opérationnelles puis validés.

Les Commissaires aux Comptes informent les Directions financières des activités et entités du Groupe SNCF des travaux d'audit et de revue de contrôle interne qu'ils ont effectués et partagent avec elles les recommandations émises et les points d'audit. La direction des comptabilités et du contrôle interne du Groupe SNCF au sein de SNCF SA réalise un pilotage de la bonne mise en œuvre des recommandations des Commissaires aux comptes en matière de contrôle interne, pour les 5 SA/SAS (SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Fret SNCF), via plusieurs réunions régulières et dédiées avec les responsables contrôle interne et/ou les responsables comptables des SA/BU/Activités concernées par des recommandations jugées très importantes ou importantes. Concernant les 7 SA, une synthèse des recommandations sur le contrôle interne est établie à destination de la Direction Finances et présentée au Comité d'Audit, des Comptes et des Risques (CACR).

Par ailleurs, un plan de contrôle interne est déployé par la direction du contrôle interne du Groupe SNCF au sein des 5 SA/SAS et de leurs filiales, ainsi que du périmètre RLE. Il couvre les processus figurant dans le guide d'application du cadre de référence de l'AMF tels les achats, le chiffre d'affaires, le personnel, ... ainsi que les différentes composantes de « l'environnement de contrôle ». GEODIS et KEOLIS disposent de leur propre plan de contrôle interne.

En outre, SNCF SA dispose d'un système d'engagements formalisé de la part des directeurs et responsables financiers des principales filiales directes sur la fidélité et la sincérité de l'information financière qu'ils produisent sur leurs comptes annuels respectifs.

3.2 PRODUCTION ET ANIMATION DES COMPTES ANNUELS DU GROUPE SNCF

La production de l'information financière et comptable du Groupe SNCF est assurée par la Direction Finances de SNCF SA. A ce titre, elle coordonne l'arrêté des comptes du Groupe SNCF en s'appuyant sur les Directions Financières des filiales du groupe.

Des comptes consolidés sont établis pour le Groupe SNCF. Ils sont audités et publiés au sein d'un rapport financier complet.

Les principales filiales assurent l'animation comptable et financière des filiales et entités comptables de leur périmètre.

La Direction Finances de SNCF SA est responsable de la production finale des comptes consolidés du Groupe SNCF et est garante de leur conformité aux normes comptables en vigueur.

La Direction Finances de SNCF SA réalise la consolidation du Groupe SNCF en normes IFRS dans le progiciel de consolidation et s'appuie sur une procédure de réconciliation déployée via un portail internet pour garantir la maîtrise des opérations intragroupes.

Dans sa décision n°2021-029 du 27 mai 2021 publiée le 25 juin 2021, l'ART a approuvé les règles de séparation comptable de SA SNCF Voyageurs et SAS Fret SNCF suite aux évolutions de périmètre d'activités liées à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2018 et à la réorganisation du groupe public ferroviaire qui en a découlé à compter du 1er janvier 2020.

Concernant SNCF Voyageurs, ces comptes séparés comprennent notamment un bilan et un compte de résultat permettant de distinguer les activités de gestion des installations de service, les activités de transporteurs de voyageurs et en leur sein chaque contrat de service public pour les activités de transport de voyageurs conventionnées et les activités de transport de voyageurs librement organisées, les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes de la SA SNCF Voyageurs.

Pour Fret SNCF, ces comptes précisent les activités de gestion des installations de service de maintenance, les activités de transport ferroviaire de marchandises, les autres activités, les éliminations des flux internes entre ces activités séparées et un total correspondant aux comptes de la SAS Fret SNCF.

3.2 NORMES COMPTABLES ET PLAN DE COMPTES

Le groupe SNCF établit ses comptes consolidés selon les normes IFRS.

Il a décliné ces normes dans un corps de règles et méthodes comptables (le « manuel des normes »). Ce manuel s'applique de façon obligatoire à toutes les entités du groupe.

Ces règles et méthodes sont mises à jour régulièrement, tenant compte de l'évolution des normes comptables IFRS et de leurs interprétations. Pour cela, la direction des Normes Comptables, au sein de la Direction Finances de SNCF SA, effectue de façon permanente un travail de veille réglementaire ainsi qu'un travail d'animation auprès de ses correspondants normes pour la bonne diffusion de la réglementation applicable.

Le manuel des normes est ensuite décliné par chacune des filiales ou activités.

La direction des normes comptables groupe tient également à jour un glossaire du plan de comptes utilisé dans l'outil de consolidation des comptes du groupe ainsi

qu'un glossaire des différentes natures d'engagements hors bilan.

La qualité de la réglementation comptable appliquée au sein des entités du groupe est également assurée par la direction des normes comptables à travers d'une part, des formations dispensées tout au long de l'année et, d'autre part, la mise à disposition, auprès des interlocuteurs comptables et financiers du groupe, d'un portail interne regroupant l'ensemble de la documentation technique applicable (actualités, notes d'application, supports de formation, etc...).

En complément, la direction des normes comptables du groupe définit les principes et méthodes comptables applicables en normes comptables françaises qui s'appliquent notamment aux 5 SA/SAS historiques du groupe.

3.3 OUTILS DE PILOTAGE

Le Groupe SNCF s'appuie sur un cycle de gestion dont l'objectif est de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF. Chaque périmètre décline ensuite chacun pour leur partie les objectifs retenus en pilotant leurs propres entités (métiers, activités, établissements, filiales ...).

Pour le Groupe SNCF, la Direction Générale, appuyée par la Direction du Contrôle de Gestion au sein de la Direction Finances de SNCF SA, pilote le processus à travers les différents éléments du cycle de gestion.

Celui-ci comporte des étapes communes à l'ensemble du Groupe SNCF :

le plan stratégique et financier a pour objectif de fixer et de suivre le niveau d'ambition économique et financière du Groupe SNCF à 10 ans au regard de l'évolution de son environnement économique, concurrentiel, juridique. La trajectoire correspond à la consolidation des activités qui la composent, chacune déclinant ses propres objectifs retenus et pilotant ses propres sous-entités. Le plan stratégique vise à déterminer et piloter les objectifs de rentabilité, les investissements du groupe, la trajectoire d'endettement, les stratégies de croissance (interne et externe). Il est piloté par la Direction de la Stratégie, appuyée par la Direction Finances de SNCF SA et se déploie en deux temps : une première phase de cadrage de l'ambition et d'arbitrages stratégiques ; une phase de déclinaison de cette ambition à un niveau plus exhaustif permettant de sécuriser la réalisation de la trajectoire globale.

Le plan stratégique actuellement en vigueur est celui approuvé par le Conseil d'Administration de SNCF Holding le 14 décembre 2023, portant sur la période 2023-2032.

– le budget N+1, sur la base d'un réestimé de l'année N (appelé « reprévision annuelle ») : les budgets de l'année N+1 sont examinés au cours des mois de novembre / décembre. Ils fixent le niveau d'ambition pour l'année suivante et sont approuvés aux Conseils des différentes sociétés du groupe avant le 31/12/N.

– une reprévision annuelle : Produite en même temps que le budget N+1, elle permet d'actualiser l'accostage de l'année N au regard à la fois du réalisé à date et du reste à faire. Elle est analysée en comparaison avec le budget de l'année N et sert de socle au budget N+1.

Des suivis de gestion mensuels viennent compléter les dispositifs ci-dessus :

– des revues de gestion mensuelles (sauf sur les résultats de janvier et de juillet) sont animées par la Direction

Finances de SNCF SA sur la base d'un reporting mensuel de gestion établi par chaque activité (analyses comptables et financières, indicateurs de production et indicateurs opérationnels de performance). Ces revues de gestion permettent de suivre de façon continue et homogène l'évolution des performances des différents périmètres de responsabilité et de s'assurer de leur adéquation avec les objectifs qui leur ont été fixés dans les budgets.

– chaque mois, un reporting de synthèse sur les résultats du Groupe est rédigé par la Direction du Contrôle financier du Groupe à destination de la Direction Générale.

– pour le comité de direction générale du Groupe SNCF, un tableau de bord mensuel est produit et rassemble des éléments de pilotage et d'analyse.

4. COMMUNICATION DES INFORMATIONS COMPTABLES, FINANCIÈRES ET DE DURABILITÉ

La Direction Finances du Groupe SNCF assure au sein de SNCF SA le suivi et la bonne coordination en matière de communication financière de l'ensemble du Groupe SNCF (SNCF SA et l'ensemble de ses filiales) ainsi qu'une veille sur les obligations en matière d'information financière et de conformité normative. La Direction RSE Groupe assure les mêmes missions pour les informations de durabilité, en lien avec la Direction Finances du Groupe SNCF pour s'assurer de la cohérence des informations publiées. Le respect des exigences s'appuie notamment sur les instructions de clôture transmises par la Direction Finances de SNCF SA aux filiales et activités précisant les dates clés du processus, les exigences de fond et de forme relatives aux états financiers et rapports de gestion ainsi que sur les instructions de clôture transmises par la Direction RSE de SNCF SA aux filiales et activités pour les informations de durabilité.

SNCF SA, maison mère/holding du Groupe est le seul émetteur financier à intervenir sur les marchés pour l'ensemble du Groupe. Dans ce contexte, la communication corporate, économique, financière et de durabilité est portée par le Groupe SNCF, en bonne coordination avec l'ensemble des entités qui le composent, dans le strict respect de la réglementation applicable et de la politique d'information financière (Règlement général de l'Autorité des Marchés Financiers, Code de commerce et Code monétaire et financier).

En conséquence chaque semestre et chaque année le Groupe SNCF publie son rapport financier consolidé. Une

nouvelle charte de la communication économique et financière du Groupe SNCF a été adoptée à compter du 1er janvier 2020 date de la création du nouveau Groupe SNCF par la loi de réforme ferroviaire de 2018.

Les informations financières et de durabilité communiquées au public par le Groupe SNCF sont mises à disposition sur le site Internet, <https://www.sncf.com/fr/groupe/finance>.

Les commissaires aux comptes garantissent la fiabilité et la sincérité des états financiers et des informations de durabilité du Groupe SNCF et s'assurent que les documents spécifiques publiés à l'occasion des résultats y sont conformes (rapport de gestion, communiqué et présentation à la presse notamment).

L'Autorité des Marchés Financiers (AMF) veille également à ce que dans le cadre de la communication financière, le Groupe SNCF respecte ses obligations en tant qu'émetteur sur les marchés financiers.

Les obligations spécifiques en termes de communication financière et de durabilité

Depuis le 1er janvier 2020, les financements obligataires du Groupe sont assurés par SNCF SA, émetteur unique du Groupe sur les marchés financiers, comme rappelé ci-dessus.

L'encours de dette historique de SNCF Réseau est resté inscrit à son bilan.

En conséquence, SNCF SA en tant qu'émetteur unique et SNCF Réseau SA, tant qu'elle disposera d'obligations émises sur des marchés réglementés encore en vie, sont soumises aux obligations :

– de la Directive Transparence (directive n° 2013/50/UE du 22 octobre 2013) concernant la divulgation des informations périodiques et continues : cf. publication des rapports financiers annuels et semestriels

– de la Directive Durabilité (directive n° 2022/2464/UE du 14 décembre 2022) concernant la publication en matière de durabilité par les entreprises

– du Règlement MAR (règlement n° 596/2014 du 16 avril 2014 sur les abus de marché) concernant les informations permanentes et la publication d'informations privilégiées : cf. communiqué en cas d'information privilégiée.

Aucune autre entité au sein du Groupe SNCF n'est soumise à ces obligations de communication financière particulières.

31 décembre 2024

02 RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION	302
1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL	302
1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL	305
1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL	306
1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS	307
1.5 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS	308
2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION	309
3. CONVENTIONS CONCLUES ENTRE UN DIRIGEANT OU UN ACTIONNAIRE SIGNIFICATIF ET UNE ENTITÉ CONTROLÉE	309
4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX	309
4.1 REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX EXECUTIFS	309
4.2 REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX NON EXECUTIFS	310
5. CODE DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE	312

RAPPORT SUR LE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

La gouvernance de la société nationale SNCF à partir du 1er janvier 2020 :

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire du 27 juin 2018 a entériné la création au 1er janvier 2020 d'un groupe public unifié dans le domaine du transport ferroviaire et de la mobilité.

En application du décret n°2019-1585 du 30 décembre 2019, la société nationale à capitaux public SNCF dirige, anime et pilote le groupe public unifié qu'elle contrôle et dont elle définit l'organisation.

1. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

1.1 LA COMPOSITION DU CONSEIL

La société nationale SNCF SA est administrée par un conseil d'administration composé de douze (12) membres conformément aux dispositions des statuts, comme suit :

– 7 membres nommés par l'assemblée générale des actionnaires, dont deux au moins répondent aux critères d'indépendance tels que définis par le Code AFEP- MEDEF, 1 représentant de l'État désigné en application de l'article 4 de l'ordonnance du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique,

– 4 représentants des salariés nommés en application de l'article 7 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée.

L'année 2024 a été marquée par le renouvellement des membres du conseil d'administration, intervenue à la suite des élections des représentants des salariés et à la tenue de l'Assemblée générale ordinaire en mai 2024.

Le tableau ci-dessous présente de manière synthétique les principales informations concernant les membres du Conseil d'administration pour l'exercice 2024. Il intègre notamment les évolutions survenues à la suite du renouvellement :

	Informations personnelles			Expérience	Position au sein du conseil			Participations aux comités		
	Age	Sexe	Nationalité	Nombre de mandats dans des sociétés cotées	Indépendance	Date initiale de nomination au CA de SNCF SA	Échéance de mandat	CSI	CACR	CNRG & RSE
Administrateurs nommés par l'Assemblée générale sur proposition de l'Etat										
Jean-Pierre Farandou Président Directeur général par intérim*	67	M	Française	0		01/01/2020	AG 2026			
Frédéric Saint-Geours*** Vice-Président	74	M	Française	1		01/01/2020	AG 2026		■	■
Mélanie Joder	45	F	Française	0		18/09/2021	AG 2026		■	
André Martinez	71	M	Française	0		01/01/2020	AG 2028	P		
Céline Lazorthes	42	F	Française	0		01/01/2020	AG 2028	■		
Administrateurs nommés par l'Assemblée générale										
Agnès Touraine	69	F	Française	2	▲	01/01/2020	AG 2028			P
Philippe Maillard	57	M	Française	0	▲	24/01/2023	AG 2028		P	
Administrateur représentant de l'Etat										
Alexis Zajdenweber**	48	M	Française	2		15/11/2020	AG 2028	■	■	■
Administrateurs élus par les salariés										
Bruno Lacroix	52	M	Française	0		01/01/2020	AG 2028	■		
Mohamed Hnida	45	M	Française	0		05/09/2024	AG 2028		■	
Didier Mathis	55	M	Française	0		13/05/2024	AG 2028			■
Eric Meyer	51	M	Française	0		13/05/2024	AG 2028	■		
Christelle Jeannet	51	F	Française	0		01/01/2020	Mandat échu le 13/05/2024			■
Fabien Villedieu	47	M	Française	0		11/12/2020	Mandat échu le 13/05/2024	■		
Séverine Rizzi	52	F	Française	0		11/12/2020	Mandat interrompu le 04/09/2024		■	

* M. Jean-Pierre Farandou a été nommé Président-Directeur général par intérim par décision en date du 10 mai 2024 du ministre de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique.

** Membre du CACR jusqu'au 13.05.24

*** Membre du CACR à compter du 13.05.24

■ Membre du Comité

P Président du Comité

▲ Indépendance au sens des critères du Code AFEP-MEDEF

Le détail des mandats détenus par les administrateurs au cours de l'exercice 2024 est détaillé ci-dessous :

Noms et titres	Fonctions
M. Jean-Pierre Farandou [Président]	Autres fonctions au sein de SNCF Président Directeur général de SNCF Président du conseil d'administration Fonctions en dehors de SNCF Néant
M. Frédéric Saint-Geours [Vice-Président du Conseil d'administration, Membre du CACR (depuis le 13 mai 2024) et du CNRG & RSE]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF Auto-entrepreneur Autres Mandats : - Administrateur de Casino-Guichard-Perrachon (SA) de 2006 à 2024. membre du comité d'audit, membre du comité de gouvernance et RSE. - Administrateur de BPIFRANCE Participations depuis 2013

Noms et titres	Fonctions
M. Philippe Maillard [Administrateur indépendant, Président du CACR]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Directeur général et administrateur du Groupe APAVE.
M. Alexis ZAJDENWEBER [Administrateur représentant l'Etat, Membre du CACR (jusqu'au 13.05.24), du CNRG & RSE et du CSI]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Commissaire aux participations de l'Etat – Agence des participations de l'Etat - Administrateur représentant de l'Etat – EDF - Administrateur représentant de l'Etat – Groupe Renault - Administrateur représentant de l'Etat – BPI France - Administrateur représentant de l'Etat - Thalès
Mme. Céline Lazorthes [Administratrice, Membre du CSI]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Présidente SAS Celavi - Présidente - Resilience SAS - Membre du conseil d'administration – Iliad SA - Membre du comité stratégique - Florac SAS - Membre du conseil d'administration - NJJ Boru SAS
M. André Martinez [Administrateur, Président du CSI]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Membre du conseil d'administration – Covea - Membre du conseil d'administration - MMA
Mme. Agnès Touraine [Administratrice indépendante, Présidente du CNRG & RSE]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Présidente Act III Consultants, société non cotée - Administratrice de Rexel SA-France- société cotée - Administratrice de Proximus NV –Belgique- société cotée - Administratrice du Groupe Bruxelles Lambert –Belgique- société cotée - Membre du Conseil de surveillance de 21 INVEST-France – non cotée - Administratrice de Fondation René TOURAINE - Administratrice de Fondation IDATE
Mme Mélanie Joder [Administratrice, Membre du CACR]	Autres fonctions au sein de SNCF Néant Fonctions en dehors de SNCF - Directrice du budget – Ministère de l'Économie, des finances et de la relance, - Censeur - BPI France, - Administratrice représentante de l'État - France TV, - Membre du conseil d'administration - AFPA (Établissement public chargé de la formation professionnelle des adultes), - Membre du conseil d'administration - SOLIDEO (Société de livraison des ouvrages olympiques),
M. Didier Mathis (Représentant des salariés) [Administrateur, membre du CNRG & RSE] <i>A compter du 13 mai 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Agent salarié de SNCF Réseau Fonctions en dehors de SNCF Néant
M. Bruno Lacroix (Représentant des salariés) [Membre du CSI]	Autres fonctions au sein de SNCF Cadre - Equipement Fonctions en dehors de SNCF - Orléans Gestion – Administrateur représentant Orléans Métropole

Noms et titres	Fonctions
M. Eric MEYER (Représentant des salariés) [Membre du CSI] <i>A compter du 13 mai 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Conducteur de ligne – SNCF Voyageurs Fonctions en dehors de SNCF - Conseiller au Conseil Economique Social et Environnemental
M. Mohamed HNIDA (Représentant des salariés) [Membre du CACR] <i>A compter du 05 septembre 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Agent de conduite Fonctions en dehors de SNCF Néant
Mme. Christelle Jeannet (Représentante des salariés) [Administratrice, membre du CNRG & RSE] <i>Jusqu'au 13 mai 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Cadre Fonctions en dehors de SNCF - Association Rails & histoire – membre du conseil d'administration
Mme Séverine RIZZI (Représentante des salariés) [Membre du CACR] <i>Jusqu'au 04 septembre 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Personnel administratif Fonctions en dehors de SNCF Néant
M. Fabien VILLEDIEU (Représentant des salariés) [Membre du CSI] <i>Jusqu'au 13 mai 2024</i>	Autres fonctions au sein de SNCF Agent de conduite Fonctions en dehors de SNCF Néant

Le conseil d'administration recherche l'équilibre dans sa composition et celle des comités qu'il constitue en son sein, notamment en termes de diversité (représentation des femmes et des hommes, nationalités, expériences internationales, expertises). La liste des membres du conseil et des comités associés, figurant au présent rapport, atteste du respect de cet équilibre dans la désignation des administrateurs, tant en termes de mixité que d'expériences et expertises.

Compte tenu des modalités de désignation des administrateurs au sein du conseil d'administration, le choix des membres relève majoritairement de propositions ou de décisions de l'actionnaire unique.

A compter de la mise en place de la seconde mandature, intervenue en mai 2024, et conformément aux dispositions des statuts de la Société, le conseil d'administration est renouvelé par roulement partiel tous les deux ans. Pour la mise en place du premier roulement, trois administrateurs ont exceptionnellement été nommés par l'assemblée générale annuelle du 13 mai 2024 pour une durée de deux ans, soit jusqu'à l'assemblée générale ordinaire qui statuera en 2026 sur les comptes de l'exercice 2025.

Les autres mandats ont débuté le 13 mai 2024 et expireront lors de l'assemblée générale ordinaire qui statuera en 2028 sur les comptes de l'exercice 2027. Il convient de préciser que les administrateurs nommés en remplacement d'administrateurs démissionnaires poursuivent les mandats en cours.

Siègent également aux séances du conseil avec voix consultative le secrétaire du comité social et économique ou de l'organe qui en tient lieu en application de l'article L. 2312-74 du code du travail ; le secrétaire du comité central du groupe public ferroviaire, l'agent chargé de l'exercice du contrôle économique et financier de l'Etat en application de l'article L. 2101-7 du code des transports ; et le commissaire du Gouvernement.

De plus, assistent de plein droit au conseil le secrétaire du conseil d'administration et, éventuellement, ses collaborateurs.

Les commissaires aux comptes assistent également aux séances du conseil d'administration au cours desquelles sont examinés les comptes annuels.

Le président du conseil d'administration, peut, s'il l'estime nécessaire, et en fonction de l'ordre du jour, inviter des membres de l'entreprise ou des personnalités extérieures à l'entreprise à assister aux réunions du conseil d'administration sans voix délibérative.

Compte-tenu des dispositions de l'article L.2101-1 du code des transports, les administrateurs ne détiennent pas d'actions de la Société.

1.2 LES MISSIONS ET POUVOIRS DU CONSEIL

Au titre de ses pouvoirs généraux visés à l'[article L. 225-35 du code de commerce](#), le conseil d'administration :

- détermine les orientations de l'activité de la société et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité ;
- peut se saisir, sous réserve des pouvoirs expressément attribués aux assemblées d'actionnaires et dans la limite de l'objet social, de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations les affaires qui la concernent ;
- procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns ;
- autorise les cautions, avals et garanties à donner au bénéfice de tiers dans les conditions prévues les dispositions légales et réglementaires.

Le président ou le directeur général est tenu de communiquer à chaque administrateur tous les documents et informations nécessaires à l'accomplissement de sa mission.

Conformément à l'[article L. 2102-9 du code des transports](#), dans le respect de l'article L. 2101-1 du même code, le conseil d'administration de la Société approuve les orientations stratégiques, économiques, financières, de ressources humaines, industrielles et de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié. Il exerce le contrôle permanent de la gestion de la société nationale SNCF.

En application du code de commerce, le conseil d'administration tient d'autres attributions précises :

- il convoque les assemblées générales ;
- il arrête, à la clôture de chaque exercice, les comptes sociaux annuels, établit le rapport de gestion dans les conditions de l'article L 232-1 du code de commerce et convoque l'assemblée générale chargée d'approuver ces derniers ;
- il établit et présente à l'assemblée générale un rapport sur le gouvernement d'entreprise joint au rapport de gestion ; le cas échéant, le rapport sur le gouvernement d'entreprise peut être présenté au sein d'une section spécifique du rapport de gestion ;
- il établit les documents de gestion prévisionnelle et les rapports correspondants ;
- il autorise les conventions réglementées, à savoir les conventions signées entre la société et l'un de ses dirigeants, administrateurs ou actionnaires disposant de plus de 10% des droits de vote ;
- il procède à la cooptation d'administrateurs ;
- il décide du cumul ou de la dissociation des fonctions de président et de directeur général ; si le choix du cumul des fonctions de président et de directeur général est retenu, le conseil d'administration peut désigner, parmi les administrateurs indépendants, un administrateur référent dont le rôle consiste à contribuer à l'animation et à la coordination des travaux du conseil, notamment en veillant au respect des règles de gouvernance et en s'assurant de la qualité des relations et des échanges entre le président du conseil, les administrateurs, et l'actionnaire ;
- il fixe la rémunération des dirigeants conformément aux dispositions des statuts (articles L.225-47 et L 225-53) ;
- il nomme les membres des comités ;
- il effectue la répartition de la rémunération des administrateurs ;
- il décide du déplacement du siège social sur le territoire français, sous réserve de ratification de cette décision par la prochaine assemblée générale ordinaire ;
- sur délégation de l'assemblée générale extraordinaire, le conseil d'administration met en conformité les statuts avec les dispositions législatives et réglementaires, sous réserve de ratification des modifications par la prochaine assemblée générale extraordinaire ;
- il procède à une délibération annuelle obligatoire sur la politique de la société en matière d'égalité professionnelle et salariale entre tous les salariés et entre les femmes et les hommes.

De manière générale et à l'exclusion de la gestion courante, toutes décisions susceptibles d'affecter significativement la stratégie de la Société, de modifier sa structure financière ou son périmètre d'activité sont soumises à autorisation préalable du conseil d'administration après étude préalable, le cas échéant, du comité compétent. A ce titre, le conseil d'administration examine notamment les orientations stratégiques pluriannuelles du Groupe en matière de responsabilité sociale et environnementale et est informé annuellement des résultats obtenus.

Ces orientations comprennent un volet climatique et sont présentées au représentant de l'Etat actionnaire unique qui siège au conseil d'administration.

Le conseil d'administration examine également les opérations dont le montant dépasse les seuils fixés dans

le règlement intérieur du conseil, ainsi que les questions soumises à son information à l'initiative du président.

Il débat également des questions qu'un administrateur souhaite voir débattues au conseil d'administration dans le cadre des sujets divers, avec l'accord du président. Dans ce cas, l'administrateur en fait connaître la nature au président, en début de séance, qui décide de l'inscrire ou non à l'ordre du jour de la séance, ou à la séance suivante.

1.3 LE FONCTIONNEMENT DU CONSEIL

Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la Société l'exige, sur convocation du président du conseil d'administration ou en cas d'empêchement de ce dernier par son vice-président. Par dérogation à l'article 12 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée, il se réunit également sur convocation de la moitié au moins de ses membres sur un ordre du jour et dans un lieu déterminé dans la convocation.

Les membres du conseil d'administration sont convoqués via une plateforme électronique sécurisée ou tout autre moyen approprié au minimum dix (10) jours avant la réunion du conseil. Toutefois, en cas d'urgence, les convocations peuvent être faites vingt-quatre heures à l'avance, sous les mêmes formes.

Au cours des 9 séances (dont 6 séances ordinaires et 3 séances extraordinaires - dont une séance extraordinaire nécessaire pour la mise en place de la gouvernance du conseil à la suite du renouvellement de ses membres) qui se sont tenues en 2024, 69 dossiers ont été examinés dont notamment :

- les comptes annuels 2023 du groupe;
- les comptes semestriels 2024 du groupe SNCF, de SNCF SA et de ses filiales;
- le budget 2025 du groupe SNCF et de SNCF SA
- le renouvellement du conseil d'administration;
- le plan de vigilance 2024;
- la stratégie numérique de SNCF Voyageurs;
- la politique en matière d'économie circulaire;
- la présentation des objectifs RSE pour 2024, conformément à la stratégie pluriannuelle validée par le conseil, et un bilan semestriel sur le suivi de ces objectifs;
- la réponse à plusieurs appels d'offres, notamment à l'international,
- la revue de dossiers d'engagement et le suivi des engagements précédemment approuvés;
- la mise en œuvre du reporting des informations en matière de durabilité;
- l'examen de la trajectoire en faveur de l'égalité femmes - hommes ;
- la première évaluation du fonctionnement du conseil et le suivi des actions par un cabinet externe, conformément aux lignes directrices du code AFEP-MEDEF;

Lors de chaque séance ordinaire, le conseil d'administration est tenu informé par son Président des principaux événements concernant la vie du Groupe SNCF. Un point sur la sécurité est également présenté à chaque séance ordinaire par le Directeur des Risques, de l'Audit, de la Sécurité et de la Sûreté du Groupe.

En octobre 2024, s'est tenu un séminaire stratégique du conseil d'administration du groupe SNCF, en présence des représentants des filiales.

Tableau des présences

Participation individuelle des administrateurs aux réunions du conseil d'administration et des comités au titre de l'année 2024

	Assiduité en Conseil d'administration	Assiduité en CSI	Assiduité en CACR	Assiduité en CNRG&RSE
Jean-Pierre Farandou <i>Président Directeur général</i>	100%			
Frédéric Saint-Geours (6) <i>Vice-Président</i>	100%		100%	100%
Mélanie Joder	78%		100%	
André Martinez	100%	100%		
Céline Lazorthes	100%	100%		
Agnès Touraine	100%			100%
Philippe Maillard	100%		100%	
Alexis Zajdenweber (5)	89%	63%	100%	100%
Bruno Lacroix	89%	100%		
Mohamed Hnida (4)	100%		50%	
Didier Mathis (2)	100%			50%
Eric Meyer (2)	86%	80%		
Christelle Jeannet (1)	100%			100%
Fabien Villedieu (1)	0%	0%		
Séverine Rizzi (3)	0%		0%	
TOTAL	88%	85%	80%	94%

(1) Administrateurs dont le mandat a pris fin au 13 mai 2024

(2) Administrateurs dont le mandat a débuté le 13 mai 2024

(3) Administrateur dont le mandat a pris fin au 04 septembre 2024

(4) Administrateur dont le mandat a débuté le 05 septembre 2024

(5) Membre du CACR jusqu'au 13 mai 24

(6) Membre du CACR à compter du 13 mai 24

1.4 LES COMITÉS SPÉCIALISÉS

Le conseil d'administration est doté de trois comités spécialisés, composés de membres choisis en son sein et chargés de l'appuyer dans ses travaux :

- un comité d'audit, des comptes et des risques, comprenant d'un administrateur indépendant.
- un comité de la stratégie et des investissements.
- un comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE, comprenant d'un administrateur indépendant.

Ces trois comités sont chargés de préparer les décisions soumises au conseil et se réunissent en amont des séances du conseil.

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

Ce comité ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif de la Société.

- En matière de nominations, le comité propose au conseil d'administration les nominations et successions des administrateurs et des dirigeants mandataires sociaux. Il supervise le processus de sélection des candidats potentiels. La liste précise des nominations concernées au sein du Groupe est établie par le comité. Le président

directeur général informe et recueille l'avis du comité pour la nomination des principaux dirigeants du Groupe.

– En matière de rémunérations, le comité examine et donne son avis sur les principes et critères de détermination, de répartition et d'attribution des éléments composant la rémunération et les avantages de toute nature des mandataires sociaux. Il formule des recommandations sur l'enveloppe et les modalités de répartition de la rémunération à allouer aux administrateurs.

– En matière de gouvernance, il suit les questions relatives au gouvernement d'entreprise et veille à la mise en œuvre au sein des organes sociaux de la Société des principes et règles de bonne gouvernance issus notamment du Code AFEP-MEDEF. Il pilote le processus annuel d'évaluation du conseil d'administration. Il formule des propositions sur l'indépendance des membres du conseil au vu des critères du Code AFEP-MEDEF.

– En matière de responsabilité sociétale et environnementale, il examine les engagements et les orientations de la politique de la Société en matière de responsabilité sociale, environnementale et sociétale d'entreprise. Il en suit le déploiement et plus généralement s'assure de la prise en compte des sujets relevant de la RSE dans la stratégie de la Société et dans sa mise en œuvre.

Le comité a tenu 4 séances au cours de l'année 2024 qui ont été l'occasion d'examiner 26 dossiers dont notamment :

- le fonctionnement du conseil d'administration (suite à l'évaluation externe) ;
- la rémunération des dirigeants ;
- le renouvellement du conseil d'administration ;
- le suivi de la trajectoire en faveur de l'égalité femmes – hommes ;
- le bilan social ;
- le bilan des objectifs de 2023 en matière de RSE et la présentation des objectifs pour 2024 ainsi que leur suivi ;
- le résultat des enquêtes d'engagement ;
- un point sur les travaux du comité des parties prenantes ;
- le bilan des alertes éthiques 2023 ;
- la politique du groupe en matière d'économie circulaire ;
- la présentation du bilan des assessments des cadres dirigeants .

Le comité de la stratégie et des investissements (CSI) donne son avis sur les orientations stratégiques de la Société et suit leur application.

Il se prononce notamment, le cas échéant sur :

- le plan stratégique, y compris les projets d'évolution du groupe ;
- les accords stratégiques, alliances et partenariats ;
- la politique recherche et développement ;
- les opérations de croissance interne ou externe, principaux engagements, principaux contrats commerciaux dans les conditions notamment de montant définies à l'Article 8 du règlement intérieur du conseil d'administration.

Ce comité peut être sollicité par le président du conseil d'administration pour donner son avis sur :

- les choix stratégiques en matière d'évolutions technologiques, voire plus largement en matière d'innovation ;
- les questions de création et de modernisation d'équipements industriels et de travaux.

Le comité de la stratégie et des investissements a tenu 8 séances (dont 6 ordinaires et 2 extraordinaires) en 2024. Ces séances ont permis d'examiner 28 dossiers, dont notamment 16 dossiers d'engagement et appels d'offres et 8 marchés publics.

Le comité a été amené à examiner notamment les dossiers suivants :

- la stratégie numérique de SNCF Voyageurs ;
- la cession de participations d'une filiale du Groupe ;
- le renouvellement d'un contrat de coopération entre opérateurs ferroviaires ;
- plusieurs réponses à des appels d'offres, notamment à l'international.

Le comité d'audit, des comptes et des risques (CACR) est chargé, notamment, d'examiner les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, ainsi que le programme de

conformité. La mission du Comité d'Audit, des Comptes et des Risques n'est pas séparable de celle du conseil d'administration qui a l'obligation légale d'arrêter les comptes sociaux annuels et d'établir les comptes consolidés annuels.

Le comité d'audit, des comptes et des risques, lorsqu'il suit le processus d'élaboration de l'information financière, s'assure de la pertinence et de la permanence des méthodes comptables, en particulier pour traiter les opérations significatives. Lors de l'examen des comptes, le comité d'audit, des comptes et des risques se penche sur les opérations importantes à l'occasion desquelles aurait pu se produire un conflit d'intérêts.

Dans le cadre du suivi de l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques et, le cas échéant, de l'audit interne concernant les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable financière, le comité d'audit, des comptes et des risques entend les responsables de l'audit interne et du contrôle des risques et donne son avis sur l'organisation de leurs services. Il est informé du programme d'audit interne et est destinataire des rapports d'audit interne ou d'un bilan périodique de ces rapports. Il suit également la réalisation de la mission des Commissaires aux comptes et s'assure de leur indépendance.

Sur décision du conseil d'administration, le comité d'audit des comptes et des risques suit également le processus d'élaboration de l'information en matière de durabilité et le processus mis en œuvre pour déterminer les informations à publier et formule des recommandations pour garantir l'intégrité de ces processus.

Il a tenu 5 séances en 2024 et a examiné 28 dossiers. Ces séances ont été consacrées notamment :

- aux comptes consolidés du Groupe SNCF et aux comptes sociaux de l'exercice 2023 ;
- à l'arrêté des comptes semestriels groupe ;
- au programme d'audit 2024 ;
- à la cartographie anti-corruption et à la couverture pluriannuelle des risques ;
- au rapport d'activité annuel de la Direction de l'audit interne groupe ;
- à la stratégie de financement 2025 ;
- au budget 2025 ;
- à l'examen des résultats d'audits ciblés ;
- à l'examen de la cartographie des risques majeurs du Groupe.

1.5 LES COMITÉS DES ENGAGEMENTS

Le dispositif de contrôle des engagements a pour objet de préserver l'intérêt social du groupe SNCF et de lui permettre d'exercer son rôle de leader stratégique sur ses filiales.

Il s'exerce au moyen de trois comités dédiés :

- le comité des engagements groupe (pour les engagements impactant le Groupe) ;
- le comité des engagements corporate (pour les engagements de la société nationale SNCF SA) ;
- le comité des engagements immobiliers (pour les engagements spécifiquement immobiliers).

Chacun de ces comités se réunit tous les quinze jours en règle générale, et en tout état de cause autant que de besoin.

Ils sont constitués de représentants des directions juridique, financière et stratégie, de l'entité porteuse de l'engagement, d'experts conviés en tant que de besoin, du responsable et du secrétaire du comité.

Le Directeur Général délégué de la SNCF SA (ou son représentant, en matière immobilière) préside les séances et décide de la suite à donner au projet d'engagement après avoir invité les autres participants à faire part de leur avis.

2. LE PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION

Conformément à l'article L. 2102-8 du code des transports, le président du conseil d'administration de la Société est désigné parmi les membres proposés par l'État nommés en application de l'article 6 de l'ordonnance du 20 août 2014 précitée.

En application de l'article 11-2 des Statuts, le conseil d'administration désigne également un vice-président qui a qualité, en cas d'empêchement du président, de convoquer le conseil d'administration et d'assurer la présidence des séances du conseil.

Le président du conseil d'administration organise et dirige les travaux de celui-ci, dont il rend compte à l'assemblée générale. Il veille au bon fonctionnement des organes de la Société et s'assure, en particulier, que les administrateurs sont en mesure de remplir leurs fonctions.

En cas de partage des voix, la personne qui préside le conseil d'administration a voix prépondérante.

A l'occasion du renouvellement du conseil d'administration en mai 2024, l'État actionnaire a décidé, sur le fondement de l'article 21 de l'ordonnance n°2014-948 modifiée, relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique de confier au Président Directeur général de la Société la mission d'assurer ses fonctions par intérim, jusqu'à la nomination d'un nouveau Président Directeur général.

Le cumul des fonctions de président du conseil d'administration et directeur général de la Société, initialement décidé par le conseil d'administration en 2020, a par conséquent été maintenu.

3. CONVENTIONS CONCLUES ENTRE UN DIRIGEANT OU UN ACTIONNAIRE SIGNIFICATIF ET UNE ENTITÉ CONTROLÉE

Aucune convention visée à l'article L.225-37-4 2° du code de commerce, de nature non courante et non conclue à des conditions normales, n'est intervenue durant l'exercice 2024.

4. RÉMUNÉRATION DES MANDATAIRES SOCIAUX

En matière de rémunération des mandataires sociaux, la société SNCF SA relève de l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'État sur les entreprises publiques nationales, modifié par le décret n°2012-915 du 26 juillet 2012. Ce décret prévoit les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux :

- leur rémunération est plafonnée à un montant brut ;
- les éléments de rémunération et les avantages de toute nature liés à l'activité ainsi que les éléments de rémunération, indemnités ou avantages dus ou susceptibles d'être dus en raison de leur cessation d'activité ou de leur changement de fonction ou postérieurement, sont contrôlés ;
- les décisions ou approbations des ministres compétents en la matière sont rendues publiques.

4.1 REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX EXECUTIFS

La rémunération du Président directeur général SNCF SA et du directeur général délégué est fixée par le conseil d'administration, dont est membre le représentant de l'actionnaire unique ; elle peut être fixe ou variable selon des modalités arrêtées par le conseil d'administration, ou à la fois fixe et variable. En application de l'article 3 du décret du 9 août 1953 précité, elle est approuvée par décision du ministre chargé de l'économie, après consultation du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

A l'occasion du renouvellement du conseil d'administration en mai 2024, il a été décidé de maintenir une rémunération fixe pour le Président directeur général par intérim, et une rémunération fixe et variable pour le directeur général délégué.

Le conseil d'administration, assisté du CNRG&RSE, est compétent pour déterminer les objectifs dont le niveau d'atteinte détermine ensuite la part de rémunération variable versée aux mandataires sociaux exécutifs de la société nationale SNCF SA. Parmi les mandataires sociaux exécutifs, le conseil d'administration examine la part variable du directeur général délégué.

Parmi les objectifs fixés au directeur général délégué par le conseil, figurent des objectifs RSE et particulièrement en matière environnementale. Le conseil contrôle l'année suivante l'atteinte de ces objectifs quantifiés et décide alors du versement de tout ou partie de la rémunération variable.

La rémunération des mandataires sociaux exécutifs indiquée dans le tableau ci-dessous correspond à la rémunération brute imposable versée en 2024

En milliers d'euros	Montants versés					Montants dus			
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire
Farandou Jean-Pierre PDG, Président du CA SNCF SA									
Engagements									
Versés	450				3	453			
Trévisani Laurent Directeur Général Délégué Stratégie Finances SNCF SA									
Engagements									
Versés	350	100			15	465			
Total rémunérations	800	100	-	-	18	918	-	-	-

La rémunération fixe correspond à celle due au titre de l'exercice écoulé et versée durant le même exercice.

La rémunération variable, dont seul le DGD bénéficie, correspond à celle due au titre de l'exercice précédent qui a été approuvée et versée lors de l'exercice écoulé.

Pour mémoire, au 31 décembre 2023, la rémunération brute imposable versée aux mandataires sociaux exécutifs était la suivante :

En milliers d'euros	Montants versés					Montants dus			
	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire
Farandou Jean-Pierre PDG, Président du CA SNCF SA									
Engagements									
Versés	450				2	452			
Trévisani Laurent Directeur Général Délégué Stratégie Finances SNCF SA									
Engagements									
Versés	350	100			14	464			
Total rémunérations	800	100	-	-	16	916	-	-	-

4.2 REMUNERATION DES MANDATAIRES SOCIAUX NON EXECUTIFS

En application des dispositions des statuts de la Société, l'assemblée générale de SNCF SA a fixé à 500.000 euros bruts le plafond de la somme à répartir par exercice entre les membres du conseil d'administration, à titre de rémunération. Conformément à l'article 3 du décret du 9 août 1953 précité, ce montant a fait l'objet d'une approbation par le ministre chargé de l'économie, après

consultation du ministre chargé du budget et du ministre chargé des transports.

Les règles de répartition sont définies par le conseil d'administration. Il est alloué aux administrateurs une somme fixe annuelle au titre de leur mandat, ainsi qu'une somme complémentaire aux présidents des comités et au vice-président du conseil au titre de leur contribution supplémentaire aux travaux. Une part variable est également allouée aux administrateurs proportionnellement au nombre de séance auquel chacun participe.

En application de l'article 22 de la loi n°83-675 du 26 juillet 1983, les administrateurs représentant les salariés au sein du conseil d'administration ne perçoivent pas de rémunération au titre de leur mandat.

La rémunération brute des mandataires sociaux non dirigeants et non-salariés, approuvée en 2023 et versée en 2024 est présentée ci-dessous :

Au 31/12/2024		Montants versés					Montants dus			
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exception-nelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Frédéric SAINT-GEOURS Vice Président du Conseil d'administration (**)	22	34	-	-	-	56	-	-	-	56
Philippe MAILLARD Administrateur, Président CACR	30	26	-	-	-	56	-	-	-	56
Alexis ZAJDENWEBER Administrateur (*)	17	52	-	-	-	69	-	-	-	69
Céline LAZORTHES Administratrice (**)	17	38	-	-	-	55	-	-	-	55
André MARTINEZ Administrateur (**) Président CSI	32	40	-	-	-	72	-	-	-	72
Agnès TOURAINE Administratrice Présidente du CNRG et RSE	24	34	-	-	-	58	-	-	-	58
Mélanie JODER Administratrice (*)	17	28	-	-	-	45	-	-	-	45
Total rémunérations	159	252	-	-	-	411	-	-	-	411

(*) Pour les administrateurs représentant l'État ou agents publics, 100% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

(**) Pour les administrateurs nommés sur proposition de l'État, 15% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

Au 31 décembre 2023, la rémunération brute versée aux mandataires sociaux non dirigeants et non-salariés au titre de l'exercice 2022 et versée en 2023 était la suivante :

Au 31/12/2023		Montants versés					Montants dus			
En milliers d'euros	Rémunération fixe	Rémunération variable annuelle	Rémunération variable différée / pluri-annuelle	Rémunération exceptionnelle	Avantages en nature	Sous Total	Indemnité de départ	Indemnité de non-concurrence	Régime de retraite supplémentaire	Total général
Frédéric SAINT-GEOURS Vice Président du Conseil d'administration (**)	22	36	-	-	-	58	-	-	-	58
Didier CASAS Administrateur, Président CSI et CACR	24	18	-	-	-	42	-	-	-	42
Claire VERNET-GARNIER Administratrice (*)	15	56	-	-	-	71	-	-	-	71
Alexis ZAJDENWEBER Administrateur (*)	3	8	-	-	-	11	-	-	-	11
Céline LAZORTHES Administratrice (**)	17	46	-	-	-	63	-	-	-	63
André MARTINEZ Administrateur (**) Président CSI	32	54	-	-	-	86	-	-	-	86
Agnès TOURAINE Administratrice Présidente du CNRG et RSE	24	34	-	-	-	58	-	-	-	58
Mélanie JODER Administratrice (*)	17	28	-	-	-	45	-	-	-	45
Total rémunérations	154	280	-	-	-	434	-	-	-	434

(*) Pour les administrateurs représentant l'État ou agents publics, 100% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

(**) Pour les administrateurs nommés sur proposition de l'État, 15% de leur rémunération brute est versée directement par SNCF SA auprès de l'État (APE).

5. CODE DE GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Comme évoqué précédemment, la société nationale SNCF SA adhère au Code AFEP-MEDEF en tant que code de gouvernement d'entreprise, sous réserve des spécificités législatives et réglementaires qui lui sont applicables. Ces spécificités résultent du statut d'entreprise publique de la SNCF et en particulier de

l'application à la Société de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 et de ses textes d'application, et du décret n° 53-707 du 9 août 1953.

Conformément aux recommandations du Code AFEP-MEDEF, le tableau ci-dessous identifie celles d'entre elles qui ne sont pas appliquées par la Société et les explications correspondantes.

Recommandations du Code AFEP-MEDEF	Pratiques de la Société	Explications
2.2- Son organisation [du conseil d'administration] et son fonctionnement sont décrits dans le règlement intérieur qu'il établit et qui est publié en tout ou partie sur le site Internet de la société ou dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise.	Le règlement intérieur du conseil d'administration n'est pas publié.	Le règlement intérieur du conseil n'est communiqué qu'aux membres du conseil d'administration.
4.1 - Il appartient à chaque conseil d'administration de définir la politique de communication financière de la société.	La politique de communication financière de la société n'a pas fait spécifiquement l'objet d'une approbation par le conseil d'administration	Le conseil débat néanmoins en séance de la stratégie de communication financière et extra-financière.

Recommandations du Code AFEP-MEDEF	Pratiques de la Société	Explications
5.4 - La stratégie climatique mentionnée au § 5.3 ainsi que les principales actions engagées à cet effet sont présentées à l'assemblée générale ordinaire au moins tous les trois ans ou en cas de modification significative de la stratégie.	La stratégie climatique est uniquement présentée et débattue en conseil d'administration.	Le représentant de l'État actionnaire unique siège au conseil d'administration et est déjà associé aux travaux sur la stratégie climatique en conseil.
7.2 - Chaque conseil s'interroge sur l'équilibre souhaitable de sa composition et de celle des comités qu'il constitue en son sein, notamment en termes de diversité (représentation des femmes et des hommes, nationalités, âge, qualifications et expériences professionnelles...). Il rend publiques dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise une description de la politique de diversité appliquée aux membres du conseil d'administration ainsi qu'une description des objectifs de cette politique, de ses modalités de mise en œuvre et des résultats obtenus au cours de l'exercice écoulé.	Le conseil s'interroge régulièrement sur la diversité souhaitée au sein du conseil mais n'a pas défini de politique en tant que telle.	La définition d'une telle politique est sensible compte-tenu des spécificités des sociétés à participation 100% publiques.
10.3 - Dans les sociétés contrôlées, la part des administrateurs indépendants doit être d'au moins un tiers. Les administrateurs représentant les actionnaires salariés ainsi que les administrateurs représentant les salariés ne sont pas comptabilisés pour établir ces pourcentages. 17.1 - La part des administrateurs indépendants dans le comité d'audit doit être au moins de deux tiers et le comité ne doit comprendre aucun dirigeant mandataire social exécutif. 18.1 - Il [le comité des nominations] ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif et être composé majoritairement d'administrateurs indépendants. 19.1 - Il [le comité des rémunérations] ne doit comporter aucun dirigeant mandataire social exécutif et être composé majoritairement d'administrateurs indépendants.	Le conseil d'administration de SNCF SA comprend, hors administrateurs salariés, un quart d'administrateurs indépendants. Ils président le comité d'audit, des comptes et des risques, ainsi que le Comité des nominations, des rémunérations, de la gouvernance et de la RSE.	Les dispositions de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique conduisent à ce que parmi les 8 administrateurs qui ne sont pas élus par les salariés, 6 soient nommés sur proposition en tant que représentant de l'État. Le conseil d'administration considère que seuls les administrateurs n'ayant pas de lien avec l'actionnaire unique sont pleinement indépendants, sans que cela ne remette en cause l'intégrité, la compétence et l'implication des administrateurs n'ayant pas cette qualité. Compte tenu de la composition du conseil, le comité d'audit et le comité des nominations et des rémunérations ne peuvent être composés aux deux tiers ou majoritairement d'administrateurs indépendants.
11.3 - les actionnaires sont informés chaque année dans le rapport sur le gouvernement d'entreprise de la réalisation des évaluations et, le cas échéant, des suites données à celles-ci.	Le rapport sur le gouvernement d'entreprise ne mentionne pas les résultats de l'évaluation annuelle du conseil d'administration.	Le représentant de l'État actionnaire unique siège au conseil d'administration, participe à l'évaluation du conseil et suit les résultats de cette évaluation.
12.3 - Il est recommandé d'organiser chaque année au moins une réunion hors la présence des dirigeants mandataires sociaux exécutifs.	Aucune session hors mandataires sociaux exécutifs n'est organisée.	En pratique les administrateurs non exécutifs, et particulièrement les présidents de comité, échangent régulièrement entre eux en dehors des séances.
24 - Le conseil d'administration fixe une quantité minimum d'actions que les dirigeants mandataires sociaux doivent conserver au nominatif, jusqu'à la fin de leurs fonctions.	Les administrateurs ne détiennent aucune action de la société.	En application de l'article L.2101-1 code des transports, le capital de la Société est incessible et intégralement détenu par l'État.

31 décembre 2024

03 COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS GROUPE SNCF

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	316	4.6 PROVISIONS	353
ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES	317	4.7 PASSIFS ÉVENTUELS	355
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE	318	5. AVANTAGES DU PERSONNEL	356
TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	319	5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL	356
ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS	320	5.2 ÉVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES	358
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS	322	5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL	362
1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	322	5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS	364
1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES	323	5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS	367
1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION	324	6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS	367
2. FAITS MARQUANTS	325	6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)	367
2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2024	325	6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE	377
2.2 ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA CLÔTURE	325	6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS	385
3. PERFORMANCE DE L'EXERCICE	326	6.4 CAPITAUX PROPRES	392
3.1 INFORMATION PAR SECTEUR	326	7. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS	392
3.2 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ	328	7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT	393
3.3 CHIFFRE D'AFFAIRES	330	7.2 PREUVE D'IMPÔT	393
3.4 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES	331	7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS	394
3.5 AUTRES ÉLÉMENTS	332	8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES	394
4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS	333	8.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS	394
4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION	333	8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF	395
4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	334	8.3 TRANSACTIONS AVEC LES DIRIGEANTS	395
4.3 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATION DE PÉRIMÈTRE	342	9. ENGAGEMENTS HORS BILAN	395
4.4 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS	345	9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS	395
4.5 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT	350	9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS	398
		10. PÉRIMÈTRE	398
		10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES	398
		10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS	398
		10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE	398

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	3.3	43 354	41 760
Achats et charges externes	3.5.1	-17 292	-17 494
Charges de personnel	3.5.2	-17 956	-16 589
Impôts et taxes	3.5.3	-1 308	-1 283
Autres produits et charges opérationnels		158	41
EBITDA		6 955	6 435
Dotations aux amortissements	4.2.5	-4 346	-4 080
Variation nette des provisions	3.5.4	-290	-29
Résultat opérationnel courant		2 319	2 326
Résultat de cession d'actifs	4.2.6	177	74
Pertes de valeur	4.4	23	-14
Résultat opérationnel		2 519	2 387
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	4.3	21	39
Résultat opérationnel après quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence		2 540	2 426
Coût financier net des avantages du personnel	5.3.1	-109	-244
Coût de l'endettement financier net et autres	6.1.1	-640	-664
Résultat financier		-749	-908
Résultat des activités ordinaires avant impôt		1 791	1 518
Impôt sur les résultats	7.1.1	-137	-108
Résultat net des activités ordinaires		1 654	1 409
Résultat net d'impôt des activités abandonnées		-	-
Résultat net de l'exercice		1 654	1 409
Résultat net - Part du groupe		1 557	1 310
Résultat net - Part des intérêts minoritaires		97	99

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels

ÉTAT DU RÉSULTAT NET ET DES GAINS ET PERTES COMPTABILISÉS DIRECTEMENT EN CAPITAUX PROPRES

<i>en millions d'euros</i>	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice		1 654	1 409
Variation des écarts de conversion		90	-11
Impôts sur variation des écarts de conversion		0	-3
Variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie	6.3	-334	-213
Impôts sur variation de juste valeur des couvertures de flux de trésorerie		7	10
Variation de juste valeur des coûts de couverture	6.3	84	54
Impôts sur variation de juste valeur des coûts de couverture		0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global recyclables des entreprises mises en équivalence		4	5
Total des éléments qui seront reclassés (ou recyclables) ultérieurement en résultat net		-150	-159
Écarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	5.3.3	70	-84
Impôt sur écarts actuariels des régimes à prestations définies		-15	-2
Variation de valeur des instruments de capitaux propres à la juste valeur par capitaux propres		2	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global non recyclables des entreprises mises en équivalence	4.3.1	-2	-1
Total des éléments qui ne seront pas reclassés (ou non recyclables) ultérieurement en résultat net		56	-87
Total des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres		-95	-246
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres de l'exercice		1 560	1 164
<i>Dont part du Groupe (ou des propriétaires de la société mère)</i>		<i>1 436</i>	<i>1 099</i>
<i>Dont part des intérêts minoritaires (ou des participations ne donnant pas le contrôle)</i>		<i>124</i>	<i>65</i>

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

ACTIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Écarts d'acquisition	4.1	3 560	3 463
Immobilisations incorporelles	4.2.1	2 192	2 122
Immobilisations corporelles	4.2.2	55 280	54 201
Droits d'utilisation relatifs aux contrats de location	4.2.3.1	4 331	4 202
Actifs financiers non courants	6.1.2	32 886	34 961
Titres mis en équivalence	4.3.1	778	851
Impôts différés actifs	7.3	4 335	4 363
Actifs non courants		103 362	104 163
Stocks et en-cours	4.5.2	2 094	1 755
Créances d'exploitation	4.5.3	10 429	10 932
Actifs d'exploitation		12 523	12 686
Actifs financiers courants	6.1.2	2 885	4 432
Trésorerie et équivalents de trésorerie	6.1.2.5	6 862	8 973
Actifs courants		22 270	26 092
Actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total de l'actif		125 631	130 255

PASSIF CONSOLIDÉ

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Capital		1 000	1 000
Réserves consolidées		24 847	25 242
Résultat Groupe		1 557	1 310
Capitaux propres - Part du Groupe		27 404	27 552
Capitaux propres - Part des intérêts minoritaires	6.4.2	18	77
Capitaux Propres totaux		27 422	27 629
Engagements envers le personnel non courants	5.2.1	2 581	2 156
Provisions non courantes	4.6	923	1 004
Passifs liés à des immobilisations données en concession	4.2.5	2 219	2 267
Passifs financiers non courants	6.1.2	61 979	63 557
Obligations locatives non courantes	4.2.3.2	3 442	3 322
Impôts différés passifs	7.3	219	227
Passifs non courants		71 363	72 534
Engagements envers le personnel courants	5.2.1	260	155
Provisions courantes	4.6	179	203
Dettes d'exploitation	4.5.4	19 319	19 784
Passifs d'exploitation		19 758	20 142
Passifs financiers courants	6.1.2	5 996	8 881
Obligations locatives courantes	4.2.3.2	1 092	1 069
Passifs courants		26 846	30 091
Passifs relatifs aux actifs détenus en vue d'être cédés		-	-
Total du passif et des capitaux propres		125 631	130 255

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

TABLEAU DE VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

en millions d'euros	Capital	Réserves liées au capital	Ecarts actuariels sur régimes d'avantages du personnel à prestations définies	Instruments de capitaux à la juste valeur par capitaux propres	Réserves de conversion groupe	Couverture de flux de trésorerie	Coûts de couverture	Résultats accumulés et autres réserves	Capitaux propres - Part du Groupe	Participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires)	Capitaux Propres totaux
Capitaux propres publiés au 01/01/2023	1 000	4 079	78	-72	-197	-27	35	22 652	27 548	75	27 623
Résultat net de l'exercice	0	0	0	0	0	0	0	1 310	1 310	99	1 409
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	-59	0	-18	-193	54	6	-212	-34	-246
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	-59	0	-18	-193	54	1 316	1 099	65	1 164
Dividendes versés (*)	0	0	0	0	0	0	0	-985	-985	0	-985
Dividendes des filiales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-24	-24
Opérations sur le capital	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (**)	0	0	1	0	0	0	0	-132	-131	-51	-182
Autres variations (***)	0	71	1	0	0	14	0	-65	21	11	33
Capitaux propres publiés au 31/12/2023	1 000	4 150	23	-74	-216	-206	89	22 787	27 552	77	27 629
Résultat net de l'exercice		0	0	0	0	0	0	1 557	1 557	97	1 654
Gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	32	2	81	-323	84	3	-121	26	-95
Résultat net et gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	0	0	32	2	81	-323	84	1 560	1 436	124	1 560
Dividendes versés (*)	0	0	0	0	0	0	0	-1 710	-1 710	0	-1 710
Dividendes des filiales	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-34	-34
Opérations sur le capital (****)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-110	-110
Variations de périmètre, des minoritaires et des engagements de rachat de minoritaires (**)	0	0	-4	0	-1	0	0	117	112	-39	73
Autres variations	0	0	-1	0	0	20	0	-5	14	0	14
Capitaux propres publiés au 31/12/2024	1 000	4 150	50	-73	-136	-509	172	22 749	27 404	18	27 422

(*) Les dividendes versés correspondent aux versements réalisés au fonds de concours de l'État (voir note Capitaux propres).

(**) Dont variation des engagements de rachat des minoritaires sur Eurostar Group.

(***) En 2023 dont affectation à la réserve légale (voir note Capitaux propres).

(****) Réduction de capital d'Eurostar Group ayant conduit à une sortie de trésorerie pour la quote-part des minoritaires.

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

ÉTAT DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice		1 654	1 409
Éliminations :			
de la quote-part de résultat dans les entreprises associées		-21	-39
de la charge (produit) d'impôt différé		17	-25
des amortissements, pertes de valeur et provisions		4 723	4 371
des profits / pertes de réévaluation (juste valeur)		65	60
des résultats de cession et des pertes et profits de dilution		-190	-84
CAF après coût de l'endettement financier net et impôt		6 249	5 693
Éliminations :			
de la charge (produit) d'impôt courant	7.1.1	123	132
du coût de l'endettement financier net hors variation de juste valeur		586	594
des produits de dividendes		-7	-4
CAF avant coût de l'endettement financier net et impôt		6 950	6 415
Variation du BFR	4.5.1	-486	1 169
Impôts (décaissés) encaissés		-136	-144
Dividendes reçus		45	41
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles		6 374	7 480
Acquisitions de filiales nettes de la trésorerie acquise	4.1	-57	-1 048
Cessions de filiales nettes de la trésorerie cédée		130	-18
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles	4.2.4	-8 699	-8 165
Intérêts d'emprunts capitalisés	4.2.4	-108	-142
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		193	279
Nouveaux actifs financiers de concession	3.4	-2 388	-2 284
Encaissement sur actifs financiers de concession	3.4	2 367	1 999
Encaissement des créances financières de location		1	1
Acquisitions de participations non consolidées ou mises en équivalence		-1	-2
Cessions de participations non consolidées ou mises en équivalence		2	1
Variation des prêts et avances consentis		241	169
Variation des dépôts versés		-123	140
Subventions d'investissement reçues	4.2.2	5 609	5 042
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement		-2 832	-4 028

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	31/12/2023
Flux de trésorerie issus des opérations sur capitaux propres		-112	1
Émission d'emprunts	6.1.2.6	2 624	2 502
Remboursements d'emprunts nets des créances CDP - Caisse de la dette publique	6.1.2.6	-4 338	-4 356
Encaissements sur créances PPP - Partenariats publics privés	6.1.2.6	45	80
Décaissements sur dettes PPP - Partenariats publics privés	6.1.2.6	-105	-84
Intérêts financiers nets versés	6.1.2.6	-478	-464
Remboursements des obligations locatives	4.2.3.2	-1 161	-1 097
Intérêts payés sur obligations locatives	4.2.3.2	-206	-188
Dividendes payés à l'actionnaire du Groupe	6.4.1	-1 710	-985
Dividendes payés aux minoritaires		-34	-37
Variation des dettes de trésorerie	6.1.2.6	-197	269
Flux de trésorerie liés aux activités de financement		-5 670	-4 360
Incidence de la variation des taux de change		15	-6
Incidence des changements de principes comptables		0	1
Incidence des variations de juste valeur		-23	46
Variation de trésorerie		-2 136	-866
Trésorerie d'ouverture	6.1.2.5	8 620	9 486
Trésorerie de clôture	6.1.2.5	6 483	8 620

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS ANNUELS

Les notes 1 à 10 font partie intégrante des comptes consolidés annuels.

Sauf indication contraire, les montants sont exprimés en millions d'euros. Le groupe ayant choisi de ne pas gérer les arrondis, des écarts minimes peuvent apparaître de ce fait.

1. RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

En application du règlement européen 1606/2002 du 19 juillet 2002, les comptes consolidés du groupe SNCF sont établis conformément au référentiel IFRS (International Financial Reporting Standards).

Les termes « le Groupe SNCF », le « Groupe » et « SNCF » désignent l'ensemble constitué par les entités consolidées.

Le terme « 6 entités SNCF » désigne les sociétés (hors filiales) SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, FRET SNCF et le GIE SNCF Optim'services.

Le terme « SNCF SA » désigne la Société nationale SNCF société anonyme au capital de 1 000 000 000 €, immatriculée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 552 049 447, dont le siège social est établi 2, place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis, société mère du groupe SNCF.

La Société a pour objet tant en France qu'à l'étranger, directement ou indirectement :

- d'assurer toute opération ou activité pouvant se rattacher aux domaines du transport et de la mobilité des voyageurs ou des marchandises, de l'infrastructure

ferroviaire et des gares, y compris toute opération ou activité de distribution, d'exploitation, d'installations de service, ou de gestion immobilière ;

- de veiller à ce que le groupe public unifié remplisse les missions de service public qui lui sont confiées par la loi, conformément à l'article L. 2101-1 du code des transports

- de veiller à la mise en oeuvre de la raison d'être du groupe dans la formulation approuvée par l'assemblée générale.

1.1 APPLICATION DES IFRS

Les états financiers consolidés du groupe, arrêtés par le Conseil d'administration du 27 février 2025 au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2024 sont établis conformément aux normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et adoptées par l'Union Européenne à cette date.

La base de préparation des comptes consolidés annuels décrite dans les notes ci-après résulte en conséquence :

- des normes et interprétations applicables de manière obligatoire aux exercices ouverts avant le ou à compter du 1er janvier 2024 ; Les modalités d'application de ces textes par le groupe sont détaillées dans un encart grisé au début de chaque note annexe ;

- des options retenues et exemptions utilisées pour l'établissement des comptes de l'exercice 2024. Ces options et exemptions sont décrites dans les notes annexes concernées.

1.1.1 Normes et interprétations applicables aux comptes consolidés annuels ouverts à compter du 1er janvier 2024

Les amendements aux normes et interprétations ainsi que les nouvelles normes publiées et applicables à compter du 1er janvier 2024 qui concernent plus particulièrement les comptes consolidés du Groupe sont les suivants :

Norme ou interprétation	Description résumée	Impacts
Amendements IAS1 « Classement des passifs en tant que passifs courants et non courants » et « Passifs non courants assortis de clauses restrictives »	Publication par l'IASB : 31 octobre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2822 du 19 décembre 2022. Les amendements précisent qu'une entité doit classer en non courant les seuls passifs qu'elle ne sera pas obligée de régler dans les douze mois suivant la date de clôture et qu'en cas de clause restrictive (covenant), le passif ne sera classé en courant que si la clause restrictive a trouvé à s'appliquer antérieurement à la clôture. En cas de risque d'application future de la clause restrictive, l'entité est toutefois tenue de produire une information en annexe.	Aucun passif non courant assorti de clause restrictive ne nécessite un reclassement en passif courant ni ne présente à la clôture un risque probable de reclassement.
Amendement à la norme IFRS 16 « Obligation locative découlant d'une cession-bail »	Publication par l'IASB : 22 septembre 2022 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2023-2579 du 20 novembre 2023. L'amendement précise pour les ventes d'actifs repris à bail les modalités de reconnaissance du droit d'utilisation et du passif locatif de manière à ce que ne soit pas comptabilisé le profit ou la perte réalisée sur le droit d'utilisation conservé.	Aucune opération matérielle de cession-bail au sens d'IFRS 15 n'a été réalisée au sein du groupe qui nécessiterait d'ajuster les droits d'utilisation ou le passif locatif.
Amendement à la norme IAS 7 « Accords de financement de fournisseurs »	Publication par l'IASB : 23 mai 2023 Homologation par l'UE : règlement (UE) 2024-1317 du 15 mai 2024 L'entité doit fournir des informations sur ses accords de financement de fournisseurs permettant aux utilisateurs des états financiers d'évaluer l'incidence de ces accords sur ses passifs et ses flux de trésorerie ainsi que sur son exposition au risque de liquidité.	Aucun accord matériel de financement de fournisseurs n'a été contracté au sein du groupe.
Amendement à la norme IAS 12 « Régime d'imposition minimale mondiale »	Publication par l'IASB : 25 mai 2023 Homologation par l'UE : 8 novembre 2023 La directive UE 2022-2523 du 14/12/2022 met en place un régime d'imposition minimale mondiale, pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024. L'amendement IAS 12 indique qu'il ne sera temporairement pas reconnu d'impôt différé lié à cet impôt complémentaire.	Le montant dû par le groupe au titre de l'imposition minimale mondiale n'est pas matériel à la clôture de l'exercice.

Le Groupe n'a pas appliqué par anticipation de normes et interprétations d'applications obligatoires à compter d'un exercice postérieur au 31 décembre 2024 qu'elles soient ou non adoptées par la Commission Européenne.

1.2 JUGEMENTS ET ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes du Groupe, la direction doit procéder à des estimations dans la mesure où de nombreux éléments inclus dans les comptes consolidés ne peuvent être précisément évalués. La direction est amenée à réviser ces estimations en cas de changement des circonstances sur lesquelles elles étaient fondées ou à la suite de nouvelles informations ou d'un surcroît d'expérience. En conséquence, les estimations retenues au 31 décembre 2024 pourraient être sensiblement modifiées et les résultats réels ultérieurs pourraient différer sensiblement de ces estimations en fonction d'hypothèses ou de conditions différentes.

Ces estimations et hypothèses concernent notamment :

– La détermination des écarts d'acquisition

A l'occasion des regroupements d'entreprises, la direction procède à des estimations de juste valeur des actifs acquis et des passifs repris et réévalue à la juste valeur les participations antérieurement détenues pour les prises

de contrôle par étapes. La différence entre le prix d'acquisition augmenté de la valeur des participations antérieurement détenues et la valeur d'entrée des actifs et passifs est constitutive d'un écart d'acquisition.

– La dépréciation des actifs non financiers

Dans le cadre de la détermination de la valeur recouvrable des actifs pour les tests de dépréciation (IAS 36) conformément au principe décrit dans la note Tests de valeur des actifs immobilisés, les calculs de valeur d'utilité reposent, notamment, sur une estimation des flux de trésorerie futurs attendus de l'actif ou de l'unité génératrice de trésorerie (UGT), du taux d'actualisation adéquat à retenir pour calculer la valeur actuelle de ces flux de trésorerie futurs et du taux de croissance retenu. Les calculs de valeur de marché reposent sur une appréciation du prix de transaction qui pourrait résulter de la vente des actifs soumis au test, étant donné l'état d'usure de ces actifs.

– Les éléments relatifs aux avantages liés au personnel

Considérant que ces avantages sont réglés de nombreuses années après que les membres du personnel ont rendu les services correspondants, la comptabilisation des obligations au titre des régimes à prestations définies et des autres passifs long terme est déterminée à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses financières et démographiques incluant taux d'actualisation, taux d'inflation, taux d'augmentation des salaires et table de mortalité. En raison du caractère long terme des plans, l'évolution de ces hypothèses peut générer des pertes ou gains actuariels et ainsi entraîner une variation significative des engagements comptabilisés.

– La reconnaissance des impôts différés actifs

Des actifs d'impôt différé sont comptabilisés lorsqu'il est probable que le Groupe disposera de bénéfices imposables futurs sur lesquels les économies d'impôt non utilisées pourront être imputées. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôt est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Au 31 décembre 2024, cette analyse de recouvrabilité tient compte du plan stratégique Groupe, présenté au Conseil d'Administration de SNCF SA le 14 décembre 2023 mis à jour sur la base notamment du budget 2025.

– Les provisions pour risques liés à l'environnement

Le Groupe comptabilise une provision pour risques environnementaux dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable.

Les montants comptabilisés au titre de la dépollution des sites reposent sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours (voir note Provisions).

Les montants comptabilisés au titre du démantèlement du matériel roulant amianté correspondent aux prix estimés du démantèlement au terme de la vie du matériel. Ils sont déterminés à partir des prix facturés par les « ferrailleurs-désamianteurs » et de prix cibles des derniers appels d'offre. Une évolution de ces prix se répercuterait dans les montants comptabilisés.

– Les instruments financiers dérivés

Le Groupe utilise des hypothèses pour évaluer la juste valeur de ses instruments financiers dérivés. Les principes de comptabilisation et d'évaluation sont décrits en note Capitaux et financements.

– Les contrats de location

Les principales sources d'incertitude concernent la prise en compte des périodes optionnelles pour l'évaluation des durées de locations. Le Groupe fonde ses estimations sur l'importance des actifs sous-jacents dans la conduite des opérations ainsi que sur un ensemble d'autres hypothèses jugées raisonnables au regard des faits et circonstances.

1.3 PRINCIPES DE CONSOLIDATION

1.3.1 Entités contrôlées, sous contrôle conjoint ou influence notable

Les sociétés contrôlées par le Groupe directement ou indirectement sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale. Le contrôle est défini et apprécié, conformément à IFRS 10, sur la base de trois critères : le

pouvoir, l'exposition aux rendements variables et le lien entre le pouvoir et ces rendements.

Toutes les transactions significatives entre les sociétés contrôlées sont éliminées.

La totalité du résultat des filiales est répartie entre le Groupe et les participations ne donnant pas le contrôle en fonction de leur pourcentage d'intérêt même si cela conduit à comptabiliser des participations ne donnant pas le contrôle pour des valeurs négatives.

Sont comptabilisés pour leur quote-part d'actifs et de passifs et d'éléments de résultat, après élimination des opérations réciproques, les partenariats qualifiés d'opérations conjointes (« joint operations ») au sens de la norme IFRS 11.

Sont comptabilisés suivant la méthode de la mise en équivalence :

– Les investissements dans des partenariats qualifiés de co-entreprises (« joint ventures ») au sens de la norme IFRS 11, c'est-à-dire ceux qui donnent uniquement un droit sur l'actif net d'une entité.

– Les entités dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur les politiques financières et opérationnelles sans en avoir le contrôle (entreprises associées) selon la norme IAS 28. L'influence notable est présumée lorsque la participation du Groupe est supérieure ou égale à 20%.

– Tous les résultats internes réalisés avec des sociétés mises en équivalence sont éliminés à hauteur du pourcentage de détention. En cas de profit interne réalisé par le groupe sur la participation, si le gain à éliminer excède la valeur comptable de la participation de l'investisseur dans l'entreprise associée ou la joint venture, le montant du gain à éliminer qui excède la valeur de l'investissement est selon les normes du groupe constaté en produit différé.

Les prêts aux sociétés mises en équivalence sont des instruments financiers qui font si nécessaire l'objet d'une dépréciation selon les règles prévues par la norme IFRS 9.

Les résultats des sociétés acquises, ou cédées, au cours de l'exercice sont comptabilisés dans le compte de résultat consolidé du Groupe à compter de la date de prise de contrôle et jusqu'à la date de transfert de ce contrôle en cas de cession.

Les comptes des sociétés du périmètre de consolidation sont retraités pour les mettre en conformité avec les principes comptables du Groupe et arrêtés au 31 décembre 2024.

Une liste des principales filiales, coentreprises, opérations conjointes et entités associées ainsi que les éléments d'appréciation du contrôle dans certaines entités sont présentés en note Périmètre.

1.3.2 Conversion des états financiers des filiales étrangères

Les comptes des filiales étrangères dont la monnaie fonctionnelle est différente de l'euro sont convertis en euros selon la méthode du cours de clôture :

– les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,

– les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux de change moyens de l'exercice,

– les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours sur les éléments de bilan, ainsi que ceux provenant de la différence entre les taux de change

moyens et les taux de change à la clôture sur les éléments de résultat, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus en autres éléments du résultat global dans les capitaux propres consolidés.

De même, les écarts de change résultant de la conversion de créances ou dettes faisant partie de l'investissement net dans une filiale à l'étranger sont enregistrés dans le poste « écarts de conversion » dans les capitaux propres. Ils sont comptabilisés en résultat lors de la sortie de l'investissement net.

2. FAITS MARQUANTS

2.1 FAITS MARQUANTS DE L'EXERCICE 2024

2.1.1 Adaptation de FRET SNCF conformément aux demandes de la Commission européenne

Pour rappel, une enquête a été ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'État français sur des mesures de soutien présumées dont aurait bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019.

Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale.

Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme illégale, l'État a considéré qu'il convenait de mettre en œuvre une solution de discontinuité économique.

Après une première étape commencée en 2023 consacrée à la reprise des 23 flux dédiés par d'autres opérateurs de transport, cette transformation s'est accélérée au second semestre 2024 avec, en date comptable du 31/12/2024, la création de 2 nouvelles entités Hexafret et Technis, la première étant dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » et la deuxième à la maintenance de matériels roulants. Ces filiales ont été créées par la scission partielle de l'entité FRET SNCF historique suivis d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers. Les apports ont été rémunérés par l'octroi de titres directement attribués à SNCF SA maison mère de FRET, titres ensuite cédés à la société holding Rail Logistics Europe.

L'arrêt par FRET SNCF de son activité correspondant aux 23 flux de trains dédiés repris par des tiers a conduit à une diminution de son chiffre d'affaires de 51 M€ en 2024 par rapport à celui de 2023.

D'autres mesures complémentaires sont également demandées et prévues telles que :

- l'abandon de la marque Fret SNCF
- la cession d'actifs (biens immobiliers et matériels roulants) conduisant à diminuer de 40% en valeur de marché la valeur des actifs de la nouvelle entreprise ferroviaire par rapport à l'ensemble des actifs de FRET SNCF au 31/12/2021,
- et l'ouverture du capital à moyen terme, à des tiers minoritaires, du capital de Rail Logistics Europe (RLE), intégrant les 2 nouvelles structures

Il est précisé que les opérations d'apport scission réalisées en 2024 permettent d'ores et déjà de respecter la diminution de 40% de la valeur des actifs présents chez Hexafret, l'entreprise de transport ferroviaire de fret. L'ensemble des actifs ayant vocation à être cédés ont été exclus des périmètres d'apport à Hexafret et Technis et sont restés au bilan de FRET SNCF devenue structure de défaisance. Ces actifs concernent majoritairement des

biens immobiliers, terrains et bâtiments, non liés à l'exploitation ferroviaire, ainsi qu'un parc de locomotives, dont la part qui était affectée à l'exploitation des 23 flux de trains dédiés et qui ont fait l'objet d'une remise sur le marché. Les cessions seront réalisées dans le cadre d'un programme pluriannuel dédié.

Cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission européenne le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc conduire à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

Les comptes consolidés du groupe ne présentent toujours pas d'impact significatif de ces mesures de discontinuité. Les actifs restant à céder sont portés au 31/12/2024 par l'entité historique FRET SNCF devenue structure de défaisance. Les cessions d'actifs isolés restant à réaliser, locomotives et actifs immobiliers, pouvant intervenir au-delà de 2025, la norme IFRS 5 reste non appliquée au 31/12/2024.

2.1.2 Accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008.

Les impacts sont présentés en note Avantages du personnel.

2.1.3 Cession de Systra

Le 20 juin 2024, le Conseil d'Administration de SNCF SA avait arrêté le principe d'une cession partielle de sa participation dans sa filiale Systra à hauteur de 23,4%. Au 30 juin 2024, conformément aux dispositions de la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », la quote-part en cours de cession des titres mis en équivalence de cette filiale avait donc été reclassée sur la ligne « Actifs détenus en vue d'être cédés ».

Le 23 octobre 2024, SNCF SA a finalisé l'opération générant une plus-value de cession de 73 M€ et permettant une réduction de l'endettement net du groupe de 155 M€.

Au terme de l'opération, SNCF SA garde une participation de 20% et conserve une influence notable.

2.1.4 Mise en service du projet EOLE

Le 3 mai 2024, le prolongement du RER E vers l'Ouest de l'Île-de France a été inauguré. La mise en service commerciale le 6 mai de ce prolongement a été réalisée et met à disposition de l'exploitant trois nouvelles gares desservies par un tunnel de 8 kms entre la gare Saint-Lazare et Nanterre. Ainsi, les actifs du projet Eole mis en service sur l'exercice représentent 3,6 Mds €. Les subventions correspondantes à hauteur de 91,2 % ont été également mises en service.

2.1.5 Perte par Keolis du contrat d'exploitation des tramways de Melbourne (Australie)

Le contrat d'exploitation par Keolis Downer du réseau de tramway de Melbourne en Australie, terminé fin novembre 2024, n'a pas été renouvelé.

2.2 ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA CLÔTURE

Gain du projet du gouvernement canadien « Alto »

SNCF Voyageurs et Keolis, avec les autres membres du consortium Cadence, à savoir CDPQ Infra, AtkinsRéalis, Systra et Air Canada, ont été sélectionnés en février 2025 par le gouvernement du Canada comme partenaire promoteur du secteur privé dans le cadre du projet de

train Alto entre Québec et Toronto. Les impacts futurs de ce projet pour le groupe SNCF, bien que significatifs, ne peuvent encore être précisés, notamment en termes d'échéancier.

3. PERFORMANCE DE L'EXERCICE

L'EBITDA est constitué :

- du chiffre d'affaires et des produits annexes diminués des charges directement rattachables à l'activité. Ces dernières comprennent principalement les achats, la sous-traitance, les autres prestations externes, les frais du personnel, les impôts et taxes, les cessions d'actifs liées à l'activité (immobilisations corporelles rentrant dans le cycle opérationnel, cédés dans le cadre d'opérations de renouvellement des outils de production, matériels de transport principalement) et divers autres éléments,

- augmenté des variations de provisions sur actifs circulants directement rattachées à l'activité.

Les principes de comptabilisation du chiffre d'affaires sont décrits en note 3.2.

L'EBITDA se distingue du résultat opérationnel courant qui intègre la plupart des éléments n'ayant pas d'incidence en trésorerie (amortissements, provisions...), et divers autres éléments non rattachables directement à un autre poste du compte de résultat. Ainsi, les dotations aux provisions liées aux avantages au personnel (hors coûts financiers), les dotations aux provisions pour risques et charges tout comme les reprises de provision utilisées ou non sont constatées en-dessous de l'EBITDA sur la ligne « Variation nette des provisions ». L'EBITDA est ainsi affecté lorsque la charge ou la perte ayant fait l'objet de la provision se réalise effectivement.

3.1 INFORMATION PAR SECTEUR

3.1.1 Détermination des secteurs présentés

L'activité du groupe SNCF est organisée autour de cinq métiers et onze secteurs :

– **Métier Gestionnaire d'Infrastructure** composé de deux secteurs :

- SNCF Réseau dont les missions sont de commercialiser, gérer, maintenir, moderniser et développer le réseau ferré national. Ses clients sont les 50 entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national et 22 autres entreprises (opérateurs de transport combiné, ports, etc.), qui commandent des sillons qu'elles confient ensuite à l'entreprise ferroviaire de leur choix. Ce secteur intègre les filiales Sferis, Altametrus, Eurailscout, SNCF Immoréseau, Terralpha et Leyfa Measurement.

- SNCF Gares & Connexions est le spécialiste de la gare, de la conception à l'exploitation en passant par la commercialisation. Il intègre la SA SNCF Gares & Connexions ainsi que ses filiales Arep, Retail & Connexions, Hubs & Connexions et Lagardère & Connexions.

– **Métier Voyageurs** composé de quatre secteurs

- Transilien : activités de transport conventionnées ferroviaire de proximité en Île-de-France.
- TER : activités de transport régional de voyageurs conventionné, ferroviaire et routier, y compris urbain et périurbain ainsi que les services complémentaires associés (RITMx et SNCF Sud Mobilités Technologies).
- TGV-Intercités : activités de transport de voyageurs porte-à-porte en France et en Europe via la SA Voyageurs (TGV, Ouigo, Intercités), des coopérations européennes (Aléo avec la DB, Lyria avec les CFF,

etc...) et ses filiales (Eurostar Group, Ouigo España...) et de distribution de produits liés au voyage.

- Direction industrielle regroupe les activités Matériel, Traction, la production ferroviaire et la filiale Masteris. Elle coordonne l'animation des métiers associés.

L'activité Matériel réalise notamment la rénovation et maintenance lourde des matériels roulants du Groupe, la chaîne d'approvisionnement des pièces pour l'ensemble des technocentres de maintenance et une offre complète de prestations d'ingénierie de maintenance et d'essais.

– **Keolis** : en charge du transport public de voyageurs et de services de mobilités dans 13 pays. Son expertise s'étend à l'ensemble des modes de transport (train, bus, car, métro, tramway, navette maritime ou fluviale, vélo) ainsi qu'à la gestion du stationnement.

– **Métier Marchandises & Logistique** composé de deux secteurs :

- Geodis : opérateur européen à vocation mondiale proposant des solutions de pilotage de tout ou partie de la chaîne logistique (Global Freight Forwarding - aérien et maritime, Distribution & Express, European Road Transport, Global Contract Logistics).

- Rail Logistics Europe: activités d'entreprises ferroviaires de transport de marchandises, d'opérateurs de transport combiné et de commissionnaires en Europe et dans le monde à travers plusieurs entreprises (SAS Fret SNCF, Hexafret, Technis, Captrain, Combicargo, Forwardis et VIIA).

– **SNCF Immobilier** agit comme mandataire ou prestataire pour le compte des autres SA sur quatre missions essentielles : la gestion des parcs d'exploitation (optimisation du parc avec des schémas directeurs immobiliers, construction et rénovation de bâtiments et gestion locative), la valorisation des biens non utiles aux activités ferroviaires, la gestion de l'environnement de travail des principaux immeubles tertiaires et du parc de logement au travers du groupe ICF Habitat, filiale de SA SNCF.

Ces secteurs s'appuient sur des fonctions communes support (Corporate) et d'autres activités prestataires du Groupe SNCF (GIE SNCF Optim'services, activités de holding de SNCF Participations, SUGE) et certaines filiales opérationnelles qui constituent le secteur « Autres ».

3.1.2 Indicateurs présentés

Les principaux indicateurs présentés pour chaque secteur sont les suivants :

– **Le chiffre d'affaires externe**, excluant les transactions avec les autres secteurs du Groupe.

– **Le chiffre d'affaires interne** constitué des transactions entre les secteurs.

– **L'EBITDA tel que défini par le groupe.**

– **Les investissements nets** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes (y compris la production immobilisée et les coûts de financement) décaissées, nettes des subventions d'investissements reçues, des nouveaux actifs financiers de concessions nets des encaissements, et donc après impact de la variation du BFR d'investissement.

– **Les investissements tous financements** constitués des acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles brutes comptabilisées (y compris la production immobilisée et les coûts de financement), ainsi que des nouveaux actifs financiers de concessions bruts

– **L'endettement financier net (EFN)** est constitué de la somme des passifs financiers courants et non courants diminuée des actifs financiers courants et non courants, lorsque ceux-ci sont issus de transactions portant, en substance, exclusivement sur des échanges de flux de trésorerie : émission ou réception de trésorerie contre un remboursement ou une rémunération attendus en trésorerie.

Les méthodes comptables appliquées pour l'élaboration des données financières de chaque secteur sont celles retenues pour l'établissement des comptes consolidés. Le chiffre d'affaires interne est éliminé sur une ligne « Inter secteurs » afin de permettre une réconciliation avec les comptes consolidés du Groupe.

3.1.3 Information par secteur

31/12/2024

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	3 019	4 953	7 973	2 027	2 420	5 521	19 568
SNCF Gares & Connexions	465	1 539	2 004	448	-188	985	1 219
Éliminations intra-métier		-444	-444				
Gestionnaire d'infrastructure	3 484	6 049	9 533	2 475	2 232	6 506	20 787
Transilien	3 619	318	3 938	215	-152	1 319	-261
TER	5 916	353	6 269	369	-208	1 303	-2 084
TGV - Intercités	9 777	429	10 207	1 527	542	877	2 478
Direction industrielle	96	2 384	2 480	179	143	136	477
Autres	14	811	825	-2	68	43	1 073
Éliminations intra-métier		-3 423	-3 423				
Voyageurs	19 423	873	20 295	2 289	394	3 678	1 683
Keolis	7 485	178	7 664	536	218	249	948
Geodis	11 108	144	11 252	1 197	181	184	2 015
Rail Logistics Europe	1 755	88	1 843	204	89	88	-14
Autres	0	-0	-0	4	-	-	-287
Éliminations intra-métier		-20	-20				
Marchandises & Logistique	12 862	212	13 074	1 405	270	273	1 714
SNCF Immobilier	46	879	925	211	44	49	13
Corporate	54	1 324	1 378	39	60	58	-366
Éliminations inter-secteurs		-13 401	-13 401				
Total	43 354	-	43 354	6 955	3 218	10 813	24 780

31/12/2023

En millions d'euros	Chiffre d'affaires externe	Chiffre d'affaires intra-groupe	Chiffre d'affaires	EBITDA externe	Investissements nets	Investissements tous financements	Endettement financier net
SNCF Réseau	2 923	4 628	7 551	1 667	1 778	5 522	19 263
SNCF Gares & Connexions	424	1 432	1 856	356	434	1 112	1 064
Éliminations intra-métier		-528	-528				
Gestionnaire d'infrastructure	3 347	5 532	8 879	2 023	2 212	6 634	20 327
Transilien	3 415	356	3 770	335	-52	1 209	-646
TER	5 482	348	5 830	314	75	1 258	-1 336
TGV - Intercités	9 279	376	9 655	1 597	571	700	2 484
Direction industrielle	81	2 053	2 133	135	158	161	301
Autres	90	943	1 033	6	40	40	-603
Éliminations intra-métier		-3 250	-3 250				
Voyageurs	18 347	825	19 172	2 388	791	3 368	200
Keolis	6 812	171	6 984	520	169	229	870
Geodis	11 513	127	11 640	1 110	218	213	2 087
Rail Logistics Europe	1 630	82	1 712	121	94	50	13
Autres	-	-	-	5	-0	-	-298
Éliminations intra-métier		-18	-18				
Marchandises & Logistique	13 143	192	13 334	1 236	312	263	1 803
SNCF Immobilier	58	967	1 025	201	16	22	-77
Corporate	53	1 200	1 253	66	48	48	1 076
Éliminations inter-secteurs		-12 683	-12 683				
Total	41 760	-	41 760	6 435	3 549	10 564	24 199

Conformément à la norme IFRS 8 (§33), les informations relatives aux zones géographiques ne sont pas fournies en raison de leur indisponibilité.

3.2 INFORMATIONS LIÉES AU RAPPORT DE DURABILITÉ

La présente note a pour objectif de décrire le lien entre les états financiers consolidés du groupe et le rapport de durabilité. Les éléments de ce rapport présentant des enjeux financiers potentiels concernent notamment les engagements pris, les plans de transition et plan d'actions définis pour répondre aux enjeux de durabilité.

Les impacts financiers de ces enjeux concernent principalement les objectifs d'adaptation et d'atténuation du changement climatique. En effet, ce dernier représente un risque majeur pour l'activité ferroviaire, qui reste particulièrement vulnérable aux aléas climatiques, tels que les vagues de chaleur, les tempêtes, les orages violents, les inondations, ainsi que les éboulements et glissements de terrain. Face à ces risques, plusieurs plans d'action ont déjà été déployés, visant notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans les secteurs du transport et du bâtiment, la promotion de l'économie circulaire et la préservation de la biodiversité (rapport de durabilité - notes 2.2.6.5 Contribution aux objectifs de développement durable & 2.2.6.6 Stratégies du groupe SNCF en matière de durabilité).

Les états financiers du groupe SNCF prennent en compte les enjeux de durabilité à différents niveaux :

- Impacts sur les postes du bilan et du compte de résultat 2024
- Impacts prévisionnels des engagements et plans d'actions

3.2.1 Impacts sur les postes du bilan et du compte de résultat 2024

Dépenses liées aux événements climatiques majeurs

Les principales conséquences financières pour le groupe SNCF sont l'augmentation des coûts de maintenance et les pertes d'exploitation liées à la détérioration du service rendu (rapport de durabilité - note 1.3.3 impacts, risques et opportunités matériels). En effet, le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires sont vulnérables aux températures élevées et aux événements météorologiques extrêmes pouvant perturber l'exploitation.

Les éventuels surcoûts liés à ces risques climatiques ont d'ores et déjà été intégrés dans les charges d'exploitation récurrentes. Ces mesures incluent notamment le renforcement de la surveillance du réseau ferroviaire, l'amélioration des conditions de travail des salariés en cas de forte chaleur, ainsi que l'information et la prise en charge des voyageurs lors d'intempéries.

Ces dépenses complémentaires sont principalement comptabilisées en achats et charges externes (note 3.5.1) tandis que les pertes d'exploitation se traduisent par une diminution de chiffre d'affaires.

La mesure de ces impacts au sein du compte de résultat est soumise à de nombreux aléas, ces éléments étant en forte interaction avec de nombreux autres éléments impactant ces mêmes postes du compte de résultat.

Indicateurs de performance environnementale

Dans le cadre du règlement « Taxonomie » (rapport de durabilité - note 2.1), le groupe s'est engagé à valoriser les activités durables afin notamment d'atteindre ses objectifs d'atténuation du changement climatique.

Cet engagement est suivi par trois indicateurs financiers : le chiffre d'affaires aligné, les investissements (CAPEX) alignés, et les charges d'exploitation (OPEX) alignées.

– **Chiffre d'affaires aligné en 2024** : L'évolution à la hausse de cet indicateur par rapport à 2023 confirme l'engagement du groupe en faveur de la mobilité durable et reflète les investissements réalisés pour la décarbonation du réseau et du matériel roulant, ainsi que pour le développement de nouvelles offres de transport durable.

– **Investissements (CAPEX) alignés en 2024** : Cet indicateur est stable en 2024 par rapport à 2023. Les investissements concernés portent principalement sur la régénération du réseau ferroviaire électrifié et sur l'acquisition ou la rénovation de matériel roulant électrique, en conformité avec les critères de la taxonomie.

– **Charges d'exploitation (OPEX) alignées en 2024** : L'évolution à la hausse de cet indicateur par rapport à 2023 s'explique par le déploiement croissant des dispositifs de gestion de l'énergie sur le réseau ainsi que l'identification plus fine des catégories d'OPEX alignées.

Le rapprochement entre ces montants alignés et les montants correspondants du compte de résultat ou du bilan sont présentés dans la note Taxonomie du rapport de durabilité (note 2.1).

Par ailleurs, des dépenses supplémentaires, bien que ne respectant pas pleinement les critères de la taxonomie environnementale, contribuent significativement à l'effort du groupe en matière d'atténuation du changement climatique. Parmi celles-ci, on peut citer l'utilisation de biocarburants dans les OPEX, le remplacement des chaudières au fioul par des pompes à chaleur, chaufferie biomasse ou le raccordement au réseau de chauffage urbain dans les CAPEX.

Financement durable

Le groupe SNCF a également intégré la finance durable dans sa stratégie de financement. En 2021, le Groupe a lancé une stratégie « 100% finance verte », visant à convertir d'ici 2025 l'intégralité des produits de financement aux critères de l'investissement responsable.

Au 31 décembre 2024, le montant total des émissions d'obligations vertes (green bonds) encore en vie s'élève à 3,7 Md€, contre 2,3 Md€ en 2023. Toutes les émissions d'obligations 2024 ont été des émissions « Green Bonds » pour un total de 1,6 Md€.

3.2.2 Impacts des engagements et des plans de transition et d'action

En conformité avec la Stratégie Nationale Bas Carbone, le groupe SNCF a pris des engagements ambitieux pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre, notamment :

- Réduction de 30% des émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport d'ici 2030 par rapport à 2015.
- Réduction de 50% des émissions liées à son parc immobilier.
- Amélioration de 20% de la performance énergétique de la traction des trains d'ici 2025 par rapport à 2015.

Ces engagements ont donné lieu à une première évaluation financière dans le cadre du nouveau plan stratégique 2023-2032, notamment en termes de CAPEX. Les investissements identifiés portent essentiellement sur l'acquisition de matériel roulant plus performant et des investissements relatifs au patrimoine immobilier (remplacement de chaudières, isolation...).

Toutefois, ces investissements ne présentent pas d'effet matériel sur les durées de vie des actifs concernés. Les investissements immobiliers restent peu matériels.

Impact sur les tests d'évaluation des actifs

Les tests d'évaluation des actifs (note 4.4) sont notamment basés sur le plan stratégique groupe 2023-2032 qui intègre certains impacts des plans de transition et plan d'actions pour l'adaptation ou l'atténuation au changement climatique ainsi que les hypothèses liées à l'évolution du climat.

Ainsi, le plan stratégique a pris en compte des scénarii climatiques basés sur deux scénarii du GIEC (le SSP2-4.5 et le SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050.

Les prévisions d'évolution de chiffre d'affaires prises en compte dans ce plan ont pour hypothèse un développement soutenu du transport ferroviaire en partie lié aux enjeux climatiques.

Les investissements liés à la trajectoire de réduction et de décarbonation des consommations d'énergie correspondent principalement à la poursuite de l'électrification des lignes tout en adaptant les niveaux de résistance et de robustesse ainsi qu'à la mise au point de matériels roulants moins émetteurs ou utilisant des sources d'énergie renouvelables (biocarburant, conception de matériels « légers », nouvelles technologies de matériel roulant).

L'ensemble de ces engagements est parallèlement précisé et adapté aux spécificités des différentes activités dans les modèles utilisés par les UGT susceptibles de réaliser des tests de valeur. Ainsi, par exemple :

– Les enjeux écologiques liés à la biodiversité et à l'eau (rapport de durabilité – note 2.4 Biodiversité et écosystèmes) sont pris en considération au niveau des modèles des tests de SNCF Réseau et Gares et Connexion

– Le transport de voyageurs intègre dans son modèle les Investissements permettant d'améliorer l'efficacité énergétique du matériel roulant (investissements principalement dans du matériel roulant électrifié) ainsi que des surcoûts d'exploitation tels que celui lié au bio fuel pour le matériel roulant thermique) et que la mise en place des bonnes pratiques telles que l'éco conduite, l'éco stationnement.

– L'activité Keolis intègre par exemple dans son modèle le surcoût lié à l'utilisation du bio fuel ainsi qu'à l'électrification renouvelable. Les investissements tels que l'achat de bus électriques sont également intégrés. A noter toutefois, que compte tenu de son business model, les impacts financiers liés à l'adaptation des actifs et des activités de Keolis au changement climatique sont limités. En effet, les actifs appartiennent quasi-exclusivement aux Autorités Organisatrices.

– L'activité Geodis intègre dans son modèle les investissements permettant d'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments, en particulier pour l'activité de logistique contractuelle avec la prise en compte des coûts futurs engendrés par la transition énergétique de la flotte de poids lourds et la mise en place des infrastructures de mobilité électrique à destination des véhicules légers pour répondre aux ambitions fixées dans la Loi d'Orientation des Mobilités.

Il convient de noter, qu'à date, ces différents éléments ne présentent pas d'effet matériel sur les modèles des tests de valeur. De plus, il est rappelé que seul le secteur de l'infrastructure ferroviaire a réalisé un test de valeur au 31/12/2024, en complément des tests réalisés

annuellement par les UGT présentant des goodwill significatifs.

Impacts sur les engagements hors bilan

Des contrats de type PPA (Power Purchase Agreements) ENR ont été mis en place par SNCF Energie et par Keolis pour l'achat d'électricité de traction à partir d'énergies renouvelables (solaire ou éolien). En 2024, 19 contrats ont été signés, représentant une capacité de 866 GW/h annuels, contre 13 contrats pour 628 GW/h en 2023. 7 contrats sont d'ores et déjà actifs, produisant 302 GW/h en 2024 contre 3 contrats pour 40 GW/h en 2023. Les impacts financiers de ces contrats sont présentés en engagements hors bilan (Note 9.1.1.7 Engagements fermes d'achats de matières premières). Leurs effets de ces contrats se traduisent dans les charges d'exploitation dès leur activation et au fur et à mesure des livraisons d'électricité.

Impact sur les provisions pour risques environnementaux

Le groupe comptabilise un certain nombre de provisions pour risques environnementaux afin, principalement, de répondre à des obligations réglementaires de dépollution ou de mesures compensatoires de protection de la biodiversité (Cf rapport de durabilité - note 2.3 Pollution).

Ainsi, les principaux risques provisionnés sont le désamiantage des matériels et bâtiments (408 M€), la dépollution des sols et le démantèlement des installations de stockage et de distribution de carburant (67 M€), la dépollution et la destruction des traverses créosotées (58 M€) ainsi que le coût de protection de la biodiversité dans le cadre de la réalisation de travaux d'infrastructures ferroviaires (10 M€) (Cf note 4.6.1 Provisions pour risques environnementaux).

3.3 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF est tiré des contrats conclus avec les clients en application de la norme IFRS 15. Il correspond à l'ensemble des rémunérations (prix de transaction) perçues au titre des opérations commerciales exercées dans le cadre de ses activités opérationnelles principales, ordinaires et récurrentes.

Le prix de transaction est composé principalement de :

- la rémunération fixe contractuelle convenue avec le client,
- les contreparties variables correspondant à un droit conditionné à la réalisation d'événements futurs récurrents et pour lesquels une estimation fiable est possible sur la base de méthodes prédictives. Il s'agit essentiellement des rabais et remises accordés aux clients, aux pénalités et dédommagements supportés suite à un manquement aux spécifications contractuelles et aux bonus ou malus sur atteinte d'objectifs contractuels,
- les contreparties payables aux clients correspondant aux montants payés ou payables au client, qui sont déduites du prix de la transaction lorsqu'elles ne correspondent pas à des prestations distinctes reçues du client.

Pour l'essentiel, les garanties octroyées aux clients concernent celles accordées dans le cadre des transports de voyageurs et de marchandises. Elles peuvent servir à fournir l'assurance que les prestations vendues sont conformes aux spécifications contractuelles (garantie assistance, garantie pour avaries...). Dans ce cas, les coûts sont provisionnés selon les dispositions d'IAS 37. Lorsqu'elles correspondent à une pénalité supportée en cas de non atteinte d'un certain niveau de performance, elles sont comptabilisées en déduction du chiffre d'affaires en tant que contreparties variables du prix de transaction (garantie ponctualité, bons de voyage émis en cas de situations perturbées...). Enfin, lorsqu'elles correspondent à un service complémentaire fourni au client, elles sont comptabilisées en chiffre d'affaires en tant qu'obligation de performance distincte.

Le Groupe reconnaît le chiffre d'affaires dans ses comptes consolidés dès lors que le transfert du contrôle de la prestation au client intervient :

- Dans le cadre des conventions pluriannuelles avec les Autorités Organisatrices de Transport, le Groupe exploite un service de transport. L'obligation de prestation consiste à maintenir un accès continu des usagers au service public de transport de voyageurs. Le prix de transaction est déterminé sur une base annuelle, en fonction du devis de coûts d'exploitation et de critères d'atteinte de certains objectifs de performance définis contractuellement. Compte-tenu du lien direct entre les paramètres de détermination de la rémunération et le niveau de performance attendu dans l'exécution de la prestation sur la même période, les rémunérations reçues annuellement sont allouées directement aux prestations annuelles auxquelles elles se rattachent. Le transfert du contrôle est ainsi qualifié de continu et le chiffre d'affaires est reconnu linéairement sur l'exercice sur la base du devis accepté.
- En ce qui concerne les autres activités de transport de voyageurs, le transfert du contrôle intervient au moment où la prestation de voyage est effectuée. Le paiement du prix de la transaction est instantanément exigible au moment où le client reçoit la prestation,
- Les redevances d'utilisation du réseau ferroviaire par les entreprises ferroviaires sont comptabilisées en chiffre d'affaires au moment des circulations effectives, le transfert du contrôle de la prestation intervenant à cette date,
- En ce qui concerne les activités de transport de marchandises et de logistique, le transfert du contrôle de la prestation s'opère en continu sur une courte durée, permettant de reconnaître le chiffre d'affaires, compte tenu de la très courte durée, à un instant donné (départ ou arrivée de la marchandise),
- Les prestations dont le contrôle est transféré en continu sur une longue durée correspondent principalement aux activités immobilières d'aménagement et de promotion et à certaines activités de gestion des gares.

Le groupe SNCF tire ses produits des activités ordinaires de prestations de services rendues à un instant donné ou en continu sur une certaine période, auprès de clients particuliers, publics ou privés, dans les principales lignes de services suivantes :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation	Secteurs
Produits des activités ordinaires liés au transport de voyageurs	8 691	8 292	398	TGV - Intercités
Produits des activités liés au transport de marchandises	9 667	9 249	418	Métier Marchandises & Logistique
Autres prestations annexes de transport	3 199	3 908	-709	TGV - Intercités, Métier Marchandises & Logistique
Rémunérations perçues des Autorités organisatrices de transport au titre des activités conventionnées	17 174	15 823	1 351	Transilien, TER, Keolis, Intercités
Redevances liées à la gestion du réseau ferroviaire	2 716	2 578	138	SNCF Réseau
Revenus tirés de la gestion des gares	465	424	41	SNCF Gares & Connexions
Revenus locatifs immobiliers (hors loyers tirés des gares)	85	92	-7	Métier Marchandises & Logistique, TGV - Intercités, Corporate
Revenus locatifs de matériel de transport	33	31	2	Métier Marchandises & Logistique, Transilien, TER, Keolis
Prestations d'entretien et de maintenance	211	196	14	Tous secteurs
Autre chiffre d'affaires	1 113	1 165	-53	Tous secteurs
Chiffre d'affaires par principales lignes de services	43 354	41 760	1 594	
Clients du secteur public (collectivités publiques)	19 899	18 401	1 499	
Clients particuliers	8 855	8 166	689	
Clients entreprises du secteur privé	14 600	15 193	-593	
Chiffre d'affaires par type de clients	43 354	41 760	1 594	
Transfert immédiat ou n'excédant pas un jour	11 730	11 111	619	
Transfert en continu sur une période n'excédant pas un an (logistique, transport de marchandises et rémunérations provenant des AO)	31 131	30 199	932	
Transfert en continu sur une période excédant un an (activités immobilières, certaines activités de gestion de gares...)	493	449	44	
Chiffre d'affaires par rythme de reconnaissance	43 354	41 760	1 594	

3.4 ACCORDS DE CONCESSION DE SERVICES

Le Groupe assure des prestations de service public de transport de voyageurs pour le compte d'Autorités Organisatrices de Transports (AOT) qui peuvent être l'État ou des collectivités territoriales. Ces prestations de services font l'objet de conventions d'une durée de 3 à 10 ans qui répondent à la définition d'accord de concession selon l'interprétation IFRIC 12. Ces services de transport conventionnés sont rendus par SNCF Voyageurs (Transilien, TER et Intercités) et Keolis. Les actifs utilisés pour la réalisation du service public et contrôlés par l'AOT sont inclus dans le champ d'application de l'interprétation IFRIC 12. Le contrôle des actifs par l'AOT est présumé quand les deux conditions suivantes sont remplies :

- l'AOT contrôle ou régule le service public, c'est-à-dire qu'elle contrôle ou régule les services qui doivent être rendus grâce au matériel objet de la concession et détermine à qui et à quel prix ce service doit être rendu ; et
- l'AOT contrôle l'infrastructure, c'est-à-dire a le droit de reprendre le matériel en fin de contrat.

En application de l'interprétation IFRIC 12, les infrastructures construites ou les améliorations apportées par le concessionnaire dans le cadre d'un accord de concession ne sont pas inscrites à son bilan en tant qu'immobilisation corporelle mais en tant qu'actif incorporel (« modèle de l'actif incorporel ») et/ou actif financier (« modèle de l'actif financier ») selon le degré d'engagement de rémunération consenti par l'AOT :

- le « modèle de l'actif incorporel » s'applique lorsque le Groupe, en tant que concessionnaire, reçoit un droit à

facturer les usagers du service public et qu'il est payé en substance par l'usager, ce qui lui fait supporter un risque de demande;

- le « modèle de l'actif financier » s'applique quand le Groupe obtient un droit inconditionnel à recevoir de la trésorerie ou un autre actif financier, soit directement de la part de l'AOT soit indirectement par l'intermédiaire des garanties données par l'AOT sur le montant des encaissements de la part des usagers du service public. La rémunération est alors indépendante de la fréquentation des usagers. Les subventions d'investissement sont assimilées, dans ce cas, à une modalité de remboursement de l'actif financier opérationnel. Ces actifs financiers relèvent dans le cas du groupe SNCF de la qualification de prêts et créances selon IFRS 9 et sont comptabilisés au coût amorti. Ce modèle s'applique à la quasi totalité des conventions de transport du groupe.

En application de la norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés de contrats avec les clients », le groupe SNCF présente les recettes passagers issues des activités conventionnées comme du chiffre d'affaires en provenance des autorités organisatrices de transport et non des clients particuliers.

Dans le cas de certains contrats où le Groupe n'intervient dans le processus de distribution que comme un agent de l'AOT, la prestation de distribution est constatée à hauteur des coûts du service majorés de la marge attribuable à ce service.

Le groupe qualifie de passif de concession les dettes directement liées aux accords de concession qui naissent :

- des engagements pris par le concessionnaire de verser une rémunération pour l'utilisation d'un bien entrant dans

le champ de l'accord de concession (redevance, loyer...);

- des emprunts directement souscrits pour financer un bien entrant explicitement dans le champ de l'accord de concession;
- des engagements de reconstitution de stocks financés initialement par le concédant ou
- des contreparties payées d'avance par le concédant pour la réalisation de travaux de construction ou d'amélioration des biens entrant dans le champ de la concession.

Les passifs de concession sont présentés en passif financiers selon IFRS 9.

Les accords de concession de services avec les autorités organisatrices de transport ont les effets suivants sur les états financiers consolidés du Groupe :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Prestations avec les AO	14 923	13 416	1 507
Recettes liées à la vente des billets aux usagers	1 945	2 153	-208
Prestations avec l'État en tant qu'AO des Trains d'Équilibre du Territoire	233	201	32
Produits d'intérêt sur actifs financiers de concession	45	53	-8
Effets sur le chiffre d'affaires (*)	17 146	15 823	1 323
Nouveaux actifs financiers de concession	-2 388	-2 284	-104
Encaissements sur actifs financiers de concession	2 367	1 999	368
Effets sur les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	-21	-285	264

(*) dont chiffre d'affaires Keolis 7 077, dont chiffre d'affaires SNCF Voyageurs 10 070

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Actifs incorporels de concession	134	99	34
Actifs financiers de concession non courants	1 383	1 383	0
Effets sur les actifs non courants	1 517	1 483	34

Les produits des transactions avec les AO ont été générés par les contributions des AO au titre des activités de transport conventionnées de Keolis et SNCF Voyageurs (TER, Transilien et Intercités).

Les produits de vente des billets directement aux voyageurs concernent les activités TER et Intercités.

Les nouveaux décaissements sur actifs financiers de concession présentés dans le tableau ci-dessus représentent les investissements en biens de retour réalisés dans le cadre des activités conventionnées de transport de voyageurs de Transilien 1279 M€, TER 959 M€, Intercités 122 M€ et Keolis 27 M€. Dans les cas où ces investissements font l'objet de subventions, ces dernières sont présentées au niveau de la ligne « encaissements sur actifs financiers de concession » et viennent minorer l'actif financier de concession au bilan.

Les investissements en bien de retour, nets des encaissements reçus des accords de concession de services résultent en un besoin de financement de 21 M€.

Les passifs de concession (cf. note « calcul de l'endettement financier net ») à la clôture de l'exercice s'élèvent à 1032 M€. Ils incluent à hauteur de 798 M€ des passifs relatifs aux subventions reçues d'avance par les

activités TER et Transilien dans le cadre de travaux à réaliser sur des infrastructures concédées, corrélativement, la trésorerie relative à ces avances de subvention a été perçue et comptabilisée en trésorerie.

3.5 AUTRES ÉLÉMENTS

3.5.1 Achats et charges externes

Les achats, sous-traitance et autres charges externes se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Sous-traitance	-7 948	-8 086	138
Péages Eurotunnel et autres	-1 039	-944	-95
Autres achats et charges externes	-7 264	-7 144	-121
Énergies de traction	-1 040	-1 320	280
Achats et charges externes	-17 292	-17 494	202

Les comptes consolidés du Groupe sont audités par les commissaires aux comptes EY et PWC. Le détail de leurs honoraires au titre des travaux réalisés pour la société mère et ses filiales françaises, inclus dans la ligne « Achats et charges externes », est dans le tableau ci-dessous. Les prestations autres (ex Services Autres que la Certification des Comptes (SACC)) comprennent principalement des attestations de concordance, des audits contractuels et des procédures convenues.

L'information n'est pas requise par les IFRS, mais donnée en application du règlement n°2016-09 du 2 décembre 2016 de l'Autorité des Normes Comptables (ANC).

	31/12/2024		31/12/2023	
en millions d'euros	E&Y	PWC	E&Y	PWC
Certification des comptes	-6	-5	-6	-4
Société mère	-1	-1	0	0
Filiales françaises	-5	-4	-6	-4
Certification des informations de durabilité (CSRD)	-1	-1	0	0
Société mère	-1	-1	0	0
Filiales françaises	0	0	0	0
Prestations autres (ex-SACC)	-1	-1	-1	-1
Société mère	0	0	0	0
Filiales françaises	-1	-1	-1	-1
Total	-8	-7	-7	-5

Les honoraires spécifiques relatifs à la certification des rapports de durabilité du groupe SNCF et du groupe SNCF Réseau sont de 1,6 M€ au 31 décembre 2024 répartis à parts égales entre les 2 commissaires aux comptes EY et PWC.

3.5.2 Charges de personnel et effectifs

Les charges de personnels comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel à l'exclusion des variations de provisions liées aux avantages du personnel.

Au 31 décembre 2024, les charges de personnel et effectifs sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Salaires	-17 224	-15 865	-1 358
Participation des salariés	-55	-57	1
Personnel détaché et intérimaire	-677	-667	-10
Charges de personnel	-17 956	-16 589	-1 367

La hausse des charges de personnel résulte essentiellement des mesures de revalorisation salariale décidées par SNCF.

La ventilation des effectifs moyens par catégorie socioprofessionnelle est la suivante.

Effectif moyen	31/12/2024	31/12/2023
Cadres	67 239	66 165
Maîtrises	78 922	74 351
Exécutions	143 339	142 270
Total	289 500	282 786

Les effectifs incluent ceux des sociétés en intégration globale et la quote-part dans ceux des opérations conjointes. Le calcul correspond à une moyenne arithmétique des effectifs à la fin de chaque trimestre de l'année civile, en application du règlement 2016.09 du 2 décembre 2016.

3.5.3 Impôts et taxes

Les impôts et taxes pris en compte dans l'EBITDA comprennent principalement les taxes assises sur les salaires, l'imposition forfaitaire sur les entreprises de réseau (IFER) et la Contribution Économique Territoriale (CET).

La CET comprend deux composantes : la Contribution Foncière des Entreprises (CFE), assise sur les seules valeurs locatives des biens passibles d'une taxe foncière, et la Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE), assise sur la valeur ajoutée des entreprises.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
IFER	-318	-308	-10
Taxes Foncières	-135	-139	4
Contribution Économique Territoriale	-144	-155	11
Taxe sur les salaires	-85	-128	43
Autres impôts et taxes	-626	-553	-73
dont Autres taxes assises sur les rémunérations	-508	-450	-58
Impôts et taxes	-1 308	-1 283	-16

3.5.4 Variation des dotations nettes aux provisions

Au 31 décembre 2024, le poste Variation nette des provisions se décompose de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Dotations / reprises liées aux avantages du personnel (*)	-419	-3
Dotations / reprises liées aux provisions pour risques et charges (**)	129	-26
Variation nette des provisions	-290	-29

(*) voir note 5.2.2

(**) voir note 4.6

La variation nette aux provisions liées aux avantages du personnel concerne essentiellement les 6 entités SNCF qui représentent environ 90% des engagements envers le personnel. Elle résulte essentiellement de :

– La dotation de la provision pour cessations anticipées d'activité et temps partiels de fin de carrière résultant de l'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière du 22 avril 2024, à hauteur du coût des services rendus et passés pour 751 M€ ;

– De la reprise de provision de 265 M€, relative aux cessations anticipées d'activité résultant de l'accord de 2008, auquel se substitue l'accord du 22 avril 2024 ;

– Des prestations payées relatives à l'ensemble des régimes pour 195 M€.

4. ACTIFS ET PASSIFS DES OPÉRATIONS

4.1 ÉCARTS D'ACQUISITION

En application de la méthode de l'acquisition, les actifs et passifs identifiables de la société acquise qui satisfont aux critères de reconnaissance en IFRS, sont comptabilisés à leur juste valeur à la date d'acquisition, à l'exception des actifs destinés à être cédés qui sont comptabilisés à leur juste valeur diminuée des coûts de vente liés, des impôts différés qui sont comptabilisés suivant IAS 12 « Impôts sur le résultat » et des avantages du personnel, comptabilisés suivant IAS 19. Les coûts directement attribuables à l'acquisition sont exclus du coût de l'acquisition et directement comptabilisés en charge.

En cas de prise de contrôle par étapes, la quote-part d'intérêts antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur par la contrepartie du résultat opérationnel. Les compléments de prix sont comptabilisés à la juste valeur à la date de prise de contrôle en contrepartie de l'écart d'acquisition si et seulement s'ils interviennent durant le délai d'affectation et sont liés à de nouvelles informations sur la situation existante à la date de contrôle. Sinon, ils sont comptabilisés en résultat ou en autres éléments du résultat global suivant les dispositions d'IFRS 9 en la matière.

Seuls les passifs identifiables remplissant les critères de reconnaissance d'un passif ou d'un passif éventuel chez la société acquise sont comptabilisés à la date d'acquisition dans le cadre de l'allocation du coût du regroupement d'entreprises. Ainsi, un passif de restructuration de l'entreprise acquise n'est comptabilisé dans le cadre de l'affectation du coût du regroupement, que si, à la date d'acquisition, l'entreprise acquise a une obligation actuelle d'effectuer cette restructuration.

Les ajustements des justes valeurs des actifs et passifs acquis dans le cadre de regroupements d'entreprises comptabilisés initialement sur la base de valeurs

provisoires (du fait de travaux d'évaluation externe en cours ou d'analyses complémentaires restant à mener), sont comptabilisés comme des ajustements rétrospectifs de l'écart d'acquisition s'ils surviennent dans les 12 mois suivant la date d'acquisition et s'ils sont liés à des informations complémentaires obtenues sur des situations existantes à la date d'acquisition. Au-delà de ce délai, ces ajustements sont comptabilisés directement en résultat sauf s'ils correspondent à des corrections d'erreur.

Le groupe a opté pour la méthode dite du "goodwill partiel" et ne comptabilise au bilan que l'écart d'acquisition qui lui est attribuable sans tenir compte de la part attribuable aux intérêts minoritaires.

Les écarts d'acquisition ne sont pas amortis mais font l'objet d'un test de perte de valeur dès l'apparition d'indices de perte de valeur et au minimum une fois par an, selon les modalités décrites en note Tests de valeur des actifs immobilisés. Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement comptabilisés en résultat opérationnel.

En cas de perte de contrôle d'une filiale, la plus ou moins-value de cession tient compte de la valeur nette comptable de l'écart d'acquisition affecté à l'activité cédée.

Les rachats et cessions de participations ne donnant pas le contrôle (intérêts minoritaires) sans changement du niveau de contrôle sont imputés sur les capitaux propres.

L'évolution des écarts d'acquisition au cours de l'exercice s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Valeur brute	Dépréciation	Valeur nette
Au 1er janvier 2023	3 031	-341	2 690
Acquisitions	810	-	810
Pertes de valeur	-	-	-
Cessions	-7	0	-7
Conversion	-29	0	-29
Autres variations	0	-0	0
Au 31 décembre 2023	3 804	-341	3 463
Au 1er janvier 2024	3 804	-341	3 463
Acquisitions	24	-	24
Pertes de valeur	-	-	-
Cessions	-2	2	-1
Conversion	74	0	74
Autres variations	-0	-	-0
31 décembre 2024	3 899	-339	3 560

En 2024, le poste « Acquisitions » intègre l'impact de l'achat de la filiale canadienne Keolis Alberta pour 47 M€ et une diminution de 22 M€ des écarts d'acquisition de ITS et Southern Companies, sociétés acquises en 2023, liée à la finalisation des travaux d'affectation des goodwill provisoires.

La ligne « Conversion » s'explique principalement par la conversion au taux de clôture des écarts d'acquisition au Royaume-Uni et aux Etats-Unis.

L'impact des acquisitions sur le tableau de flux de trésorerie est de -57 M€ en 2024 contre -1048 M€ en 2023.

En 2023, l'augmentation de 810 M€ s'expliquait par les acquisitions du groupe Trans-O-Flex en Allemagne, ITS en Suisse, d'actifs chez Southern Companies aux Etats-Unis et de Transports Dévoluy en France par Geodis ainsi que par l'ajustement des écarts d'acquisition provisoires de Geodis Logistics Singapore et de Need it Now Delivers suite à l'évaluation définitive des actifs et des passifs identifiés (note 4.2.1). La ligne « cessions » correspondait à la sortie de la filiale Expretio, vendue en mars 2023.

À la clôture de l'exercice, les écarts d'acquisition comptabilisés par le groupe se répartissent de la manière suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Keolis	683	636	47
SNCF Voyageurs	419	402	18
<i>dont UGT Eurostar Group</i>	<i>419</i>	<i>401</i>	<i>18</i>
Marchandises & Logistique	2 455	2 423	32
<i>dont UGT Geodis</i>	<i>2 419</i>	<i>2 387</i>	<i>32</i>
<i>dont Autres entreprises ferroviaires</i>	<i>36</i>	<i>36</i>	<i>-</i>
SNCF Réseau	1	1	0
SNCF Gares & Connexions	1	1	0
Corporate SNCF	0	0	-
Total	3 560	3 463	96

4.2 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

4.2.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles comprennent principalement des marques acquises lors de regroupement d'entreprise, des logiciels acquis ou créés, ainsi que des procédés industriels.

Les immobilisations incorporelles acquises à titre onéreux sont comptabilisées à leur coût d'acquisition initial ou, le cas échéant, à la juste valeur à la date de prise de contrôle si ces immobilisations sont acquises dans le cadre d'un regroupement d'entreprises. Les immobilisations incorporelles développées en interne sont inscrites à l'actif pour leur coût de production dès lors qu'ils remplissent les critères définis par la norme IAS 38. Le coût de production comprend conformément à IAS 23 les intérêts financiers relatifs à la période de préparation de l'actif. Le taux retenu est le taux moyen pondéré des emprunts comptabilisés au passif du groupe. Les montants inscrits au bilan sont diminués du cumul d'amortissements et des pertes de valeur. Lorsqu'elles ont une durée de vie définie, les immobilisations incorporelles sont amorties sur leur durée d'utilité selon les durées présentées en note Dotations aux amortissements. Pour celles dont la durée de vie est indéfinie, un test périodique de dépréciation est réalisé comme décrit en note Tests de valeurs des actifs immobilisés.

En millions d'euros	Notes	31/12/2024				31/12/2023	
		Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Concessions, brevets, logiciels		3 412	-2 841	571	3 244	-2 657	588
Actifs incorporels de concession	3.3	195	-61	134	156	-56	99
Autres immobilisations incorporelles		2 612	-1 557	1 055	2 529	-1 448	1 081
Immobilisations incorporelles en cours		461	-28	433	399	-45	354
Total		6 679	-4 487	2 192	6 328	-4 206	2 122

L'évolution du poste s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Concessions, brevets, logiciels	Actifs incorporels de concession	Autres immobilisations incorporelles	Immobilisations incorporelles en cours	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2022	655	94	880	378	2 007
Acquisitions et production immobilisée	46	-	26	281	354
Cessions	-10	-	0	3	-7
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-288	-21	-105	-	-414
Dépréciations/pertes de valeur	-143	-	-14	-13	-170
Variations de périmètre	5	-	261	-0	266
Ecarts de conversion	-1	-	2	0	2
Mise en service	285	0	16	-302	-
Autres variations	37	26	14	7	84
Valeur nette comptable au 31/12/2023	588	99	1 081	354	2 122
Acquisitions et production immobilisée	33	-	22	321	377
Cessions	-5	-	-1	-1	-6
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-291	-23	-111	-	-426
Dépréciations/pertes de valeur	0	-	-1	-11	-12
Variations de périmètre	0	-	25	-1	24
Ecarts de conversion	1	-	22	1	23
Mises en service	248	-	4	-252	-
Autres variations	-3	57	15	21	90
Valeur nette comptable au 31/12/2024	571	134	1 055	433	2 192

En 2024, les variations de périmètre correspondent à la finalisation des travaux d'identification des immobilisations incorporelles entrepris l'année précédente dans le cadre des acquisitions.

En 2023, les impacts relatifs aux variations de périmètre concernent principalement les marques, la clientèle et les droits contractuels identifiés lors de regroupements d'entreprises.

4.2.2 Immobilisations corporelles

Depuis le 1er janvier 2020, les immobilisations corporelles du Groupe sont composées :

- de biens attribués au Groupe, propriété de l'Etat, pour lesquels SNCF Réseau et Gares & Connexions sont affectataires.
- de biens détenus en propre, pour toutes les autres entités du Groupe, non gestionnaire de l'infrastructure.

Les immobilisations corporelles acquises directement figurent à l'actif du bilan consolidé à leur coût d'acquisition. Le coût de production comprend conformément à IAS 23 les intérêts financiers relatifs à la période de préparation de l'actif. Le taux retenu est le taux moyen pondéré des emprunts comptabilisés au passif du groupe. Les immobilisations acquises via un regroupement d'entreprises sont enregistrées à leur juste valeur lors de l'entrée dans le périmètre. Les immobilisations produites en interne sont comptabilisées à leur coût de production.

Le coût de production des immobilisations produites comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisés pour la production des immobilisations, y compris les pièces de rechange acquises à l'origine. Les coûts

d'emprunt qui sont directement attribuables à l'acquisition, la construction ou la production d'un actif qualifié, sont capitalisés comme un élément du coût de cet actif. Les immobilisations corporelles ne font pas l'objet de réévaluation périodique.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées comme suit :

- pour le matériel roulant :
 - les charges d'entretien courant supportées au cours de la vie du matériel (remise en état des pièces de rechange défectueuses, ainsi que remplacement des pièces inutilisables ou manquantes) constituent des charges d'exploitation ;
 - les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de grandes révisions sont immobilisées sous la forme d'un composant révision, qui est ensuite amorti ;
 - les dépenses de révision effectuées au terme de la durée de vie initiale du composant, ainsi que celles intervenues lors d'opérations de rénovation ou de transformation, sont portées en immobilisations dès lors qu'elles en prolongent la durée de vie ;
 - les obligations de démantèlement du matériel roulant amianté sont comptabilisées en contrepartie d'une augmentation de la valeur du matériel à l'actif du bilan (voir note 4.6).

- pour les installations fixes :

- les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;

- les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

Immeubles de placement

Les immeubles de placement sont les biens immobiliers détenus par le groupe en vue d'en retirer des loyers ou de valoriser le capital.

Les immeubles de placement sont évalués au coût d'acquisition et amortis linéairement, sur leurs durées d'utilité respectives.

Infrastructures ferroviaires

Les dépenses afférentes à un projet de construction ou de renouvellement d'un actif ferroviaire sont immobilisées à l'actif du bilan à partir de la phase « avant-projet », ou dès lors que les critères de comptabilisation d'un actif sont remplis. Les dépenses encourues préalablement restent comptabilisées en charges.

Le coût de production des opérations réalisées en maîtrise d'ouvrage directe est constitué des études, travaux, acquisitions et indemnités foncières et des frais directs de fonctionnement.

Le coût de production des travaux réalisés dans le cadre de partenariats public-privé (PPP) ou d'accords de concession est comptabilisé à l'avancement physique des travaux sur la base du pourcentage d'avancement communiqué par les partenaires ou concessionnaires. Il est constitué de la somme des redevances facturées par les partenaires ou concessionnaires augmentée de la valeur actualisée des redevances restant à payer, à

laquelle est appliqué le pourcentage d'avancement.

SNCF Réseau comptabilise une dépréciation relative au risque de non aboutissement des projets dits « dormants ». Pour ces projets, une dépréciation forfaitaire progressive est comptabilisée dès lors qu'aucun coût n'a été imputé sur ces projets depuis plus d'un an. Par ailleurs, lorsque qu'un fait générateur remet en cause l'aboutissement d'un projet, alors une dépréciation exceptionnelle à hauteur de 100% des dépenses engagées est comptabilisée. Que ce soit pour la dépréciation forfaitaire ou la dépréciation exceptionnelle, les dépréciations sont calculées nettes de subventions méritées afférentes aux projets concernés.

Lorsque l'abandon d'un projet en cours est avéré, alors l'ensemble des dépenses encourues et subventions méritées relatives au projet sont reconnues en résultat. La dépréciation éventuellement comptabilisée est alors reprise.

Subventions d'investissement

Le Groupe perçoit des subventions d'investissement de tiers (État, collectivités territoriale, Régions...) pour financer la production de certaines immobilisations. Les subventions doivent être comptabilisées dès lors qu'il existe une assurance raisonnable que l'entreprise se conformera aux conditions attachées aux subventions et que les subventions seront reçues. Dans le cas des conventions de financement liées aux investissements, la subvention d'investissement reconnue au bilan correspond au droit à recevoir de l'entité au regard des dépenses réellement engagées.

Les subventions d'investissement sont présentées en diminution des actifs auxquels elles se rapportent. Les modalités d'amortissement et de reprise de subvention sont précisées en note Dotations aux amortissements.

Les immobilisations corporelles se ventilent comme suit par catégories :

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissement et dépréciation	Net	Brut	Amortissement et dépréciation	Net
Immeubles de placement	276	-20	256	276	-20	256
Terrains et constructions	32 031	-13 835	18 196	29 295	-13 155	16 140
Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	73 494	-29 226	44 268	66 992	-27 774	39 218
Instal. technique, électrique, télécom. et de signalisation, matériel, outillage, et autres immobilisations (ITMO et autres)	35 224	-18 892	16 332	33 585	-17 940	15 645
Matériel de transport	25 679	-18 473	7 206	26 083	-18 762	7 321
Immobilisations corporelles en cours	16 072	-25	16 048	20 199	-29	20 170
Total Brut	182 776	-80 470	102 306	176 431	-77 680	98 750
Subventions d'investissement	57 113	-10 086	47 026	54 823	-10 273	44 550
Total Brut	125 663	-70 383	55 280	121 608	-67 407	54 201

Les subventions d'investissement se décomposent de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
<i>Subventions Gestionnaire d'infrastructure</i>		
Subventions de développement sur immobilisations en cours	7 525	10 162
Subventions de développement sur immobilisations en service (*)	28 203	24 314
Subventions de régénération sur immobilisations en service (*)	8 444	7 355
Subventions de régénération	1 515	1 397
<i>Subventions autres secteurs</i>		
Autres subventions (*)	1 339	1 322
TOTAL	47 026	44 550

(*) Nettes de reprises

La variation du poste Subventions sur immobilisations en cours du secteur Gestionnaire d'infrastructure se présente comme suit :

	Montant Brut au		Montant Brut au	
<i>en millions d'euros</i>	31/12/2023	Augmentations	Mises en service	Reclassements
Subventions sur immobilisations en cours	10 162	2 391	-5 029	-
				7 525

La répartition des subventions d'investissement sur immobilisations en service du secteur Gestionnaire d'infrastructure se présente de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Immobilisations incorporelles	Terrains et constructions	Voies, terrassement, ouvrages d'art et passages à niveaux	ITMO, électrification, télécom & autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2023	0	3 657	16 935	3 722	24 313
Mises en service de subventions sur l'exercice	0	1 553	2 888	587	5 029
Cessions/Mises au Rebut	0	0	1	0	1
Quote part de subventions virée au résultat	0	-318	-450	-376	-1 143
Valeur nette comptable au 31/12/2024	0	4 891	19 375	3 936	28 203

Les mises en service concernent notamment les subventions des actifs EOLE mis en service le 6 mai 2024 pour 3347 M€.

Les flux des subventions d'investissement reçues se décomposent comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Appels de subventions	4 227	4 724
Variation des créances sur subventions	1 383	318
Subventions d'investissement reçues	5 609	5 042

Les appels de subventions de la période au titre des projets d'installations fixes et des projets d'infrastructure ferroviaires (de développement et de régénération) s'élèvent à 4 085M€. Les appels de subventions au titre des projets relatifs au matériel ferroviaire s'élèvent à 141M€.

L'évolution du poste Immobilisations corporelles, y compris subventions d'investissement, s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Immeubles de placement	Terrains et constructions	Voies, terrassements, ouvrages d'art et passages à niveaux	Instal. technique, électrique, télécom et de signalisation, matériel, outillage et autres immobilisations (ITMO et autres)	Matériel de transport	Immobilisations corporelles en cours	Subventions d'investissement (*)	Total net de subvention
Valeur nette comptable au 31/12/2022	256	14 949	36 776	14 838	7 754	20 350	-41 772	53 150
Acquisitions et Production immobilisée	-	55	-	159	91	7 622	-4 724	3 203
Cessions	-	-56	-9	-32	-63	-15	17	-156
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-	-764	-1 337	-1 233	-804	-	1 536	-2 602
Dépréciations/pertes de valeur	-	148	-45	31	26	0	-	161
Variation de périmètre	-	66	-	18	4	0	-0	89
Ecart de conversion	-	2	-	-6	15	1	0	11
Mises en service	-	1 847	3 832	1 821	300	-7 801	-	-
Autres variations	-	-108	0	48	-2	13	393	344
Valeur nette comptable au 31/12/2023	256	16 140	39 218	15 645	7 321	20 170	-44 550	54 201
Acquisitions et Production immobilisée	-	12	-	141	114	7 781	-4 227	3 821
Cessions	-	-31	2	-32	-17	-3	16	-64
Amortissements et quote-part de subventions virée au résultat	-	-846	-1 455	-1 295	-784	-	1 601	-2 779
Dépréciations/pertes de valeur	-	6	-	1	41	-0	-	48
Variation de périmètre	-	-15	-	1	21	10	13	30
Ecart de conversion	-	3	-	9	34	4	0	49
Mises en service	-	2 961	6 699	1 915	420	-11 995	-	0
Autres variations	-	-33	-196	-53	55	82	120	-26
Valeur nette comptable au 31/12/2024	256	18 196	44 268	16 332	7 206	16 048	-47 026	55 280

(*) y compris subventions d'investissement sur immobilisations en cours

La variation des différentes rubriques d'immobilisations corporelles résulte notamment des acquisitions d'immobilisations et de la production immobilisée de l'exercice pour 8 048 M€ (cf. note 4.2.4) ainsi que des variations de subventions d'investissements associées.

Les mises en service intègrent notamment les actifs du projet EOLE mis en service le 6 mai 2024, notamment le tunnel de la section jusqu'à Nanterre et les gares de Porte Maillot, La défense et Nanterre la Folie, pour une valeur brute de 3670 M€, subventionnés à hauteur de 91,2%.

4.2.3 Contrats de location

Selon la norme IFRS 16, l'existence d'une location dans un contrat repose principalement sur le contrôle exercé par le preneur sur le droit d'utiliser un actif identifié pendant une durée déterminée. Les contrats éligibles sont alors présentés au bilan par l'inscription :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ;
- d'une dette correspondant à la valeur actualisée des paiements restant dus au bailleur.

Les engagements hors bilan de location portent, d'une part, sur les contrats de location signés mais pour lesquels les biens loués n'ont pas encore été mis à disposition, et d'autre part sur les contrats de locations de faible valeur ou de courte durée.

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de l'obligation locative auquel sont ajoutées, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages incitatifs reçus de celui-ci ;
 - les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat ;
 - les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat.
- Le droit d'utilisation est amorti sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la

certitude raisonnable d'exercer.

Évaluation de l'obligation locative

À la prise d'effet du contrat, l'obligation locative est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte dans l'évaluation des obligations locatives sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

Certains événements peuvent conduire à une ré-estimation des valeurs inscrites au bilan. Il s'agit notamment des situations suivantes :

- révision de la durée de location, du loyer ou du périmètre des actifs loués ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou index sur lesquels sont basés les loyers.

En règle générale, le taux implicite du contrat étant difficilement déterminable, c'est le taux d'endettement marginal du preneur qui est utilisé pour le calcul de l'actualisation de la dette locative. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée, avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition d'un actif de valeur similaire au droit d'utilisation.

Ce taux marginal d'endettement est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est un taux in fine, spécifique

à la localisation, la devise et la durée de location. Le cas échéant, une prime additive peut être retenue pour refléter la qualité de l'actif sous jacent.

La durée de location correspond à la durée contractuelle négociée. Les hypothèses de renouvellement ou de résiliation ne sont prises en compte que si un contexte particulier permet au Groupe d'être raisonnablement certain :

- d'exercer une option de renouvellement, par exemple, lorsque l'actif loué est considéré comme "stratégique" ou encore lorsqu'il a fait l'objet d'investissements "significatifs" alors que la durée résiduelle de location est significativement faible.

- d'exercer une option de résiliation prévue contractuellement.

Dans une interprétation du 26/11/2019, l'IFRIC a posé le principe de la prise en compte d'une durée de location "économique" évaluée au-delà de la durée contractuelle. Cette interprétation n'a pas amené le groupe à réviser la durée de ses contrats de location.

Achats en substance

Certaines opérations sont considérées comme des achats en substance d'actifs corporels. Il s'agit de montages financiers qui présentent les caractéristiques suivantes :

- le loueur dispose d'une réserve de propriété légale servant de garantie de remboursement et de paiement des intérêts ;
- le Groupe a acquis initialement les matériels ou a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- la levée d'option est obligatoire au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif comme une immobilisation corporelle, conformément à la norme IAS 16.

Mesures de simplification retenues

En application des mesures de simplification prévues par la norme, le groupe ne capitalise pas les contrats de location de courte durée (durée de 12 mois ou moins) et les contrats de location de biens de faible valeur (en référence à un seuil indicatif de 5 000 €).

4.2.3.1 Droits d'utilisation

Les droits d'utilisation se ventilent comme suit par catégories :

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
	Brut	Amortissements et dépréciations	Net	Brut	Amortissements et dépréciations	Net
Terrains et constructions	5 032	-2 537	2 495	4 678	-2 235	2 443
Matériel de transport	3 140	-1 596	1 545	2 674	-1 229	1 445
Autres	496	-205	291	498	-184	314
Total	8 668	-4 337	4 331	7 850	-3 648	4 202

Les contrats de location correspondent principalement à des locations de bâtiments (entrepôts, boutiques, bureaux...), des contrats liés au matériel de transport ferroviaire et routier (bus, rames de train, locomotives, voitures...), et des contrats de locations significatifs de matériels techniques utilisés dans le cycle d'exploitation.

L'évolution du poste, s'explique de la manière suivante :

En millions d'euros	Terrains et constructions	Matériel de transport	Autres	Total
Valeur nette comptable au 31/12/2022	2 405	1 397	148	3 950
Nouveaux contrats de location	412	412	239	1 063
Résiliations et fins de contrats	-27	-25	0	-51
Dotations aux amortissements	-616	-416	-80	-1 111
Pertes de valeur	-6	-	-0	-7
Variations de périmètre	187	22	8	218
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	89	55	-2	141
Valeur nette comptable au 31/12/2023	2 443	1 445	314	4 202
Nouveaux contrats de location	548	436	88	1 071
Résiliations et fins de contrats	-68	-17	-24	-109
Dotations aux amortissements	-641	-451	-96	-1 188
Pertes de valeur	-18	-	-	-18
Variations de périmètre	4	-0	-0	4
Autres variations (modifications de contrats, réévaluations d'hypothèses, écarts de conversion...)	229	131	9	369
Valeur nette comptable au 31/12/2024	2 495	1 545	291	4 331

Les nouveaux contrats de la période concernent essentiellement le périmètre Geodis (608 M€). Il s'agit essentiellement de nouveaux sites de logistique. Le montant des Autres variations correspond principalement à des réévaluations de contrats (révision de durée et/ou de loyer) pour +332 M€.

Le détail des dotations aux amortissements comptabilisées en résultat est donné en note 4.2.5.

4.2.3.2 Obligations locatives

Les obligations locatives comptabilisées en contrepartie des droits d'utilisation présentent l'évolution suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Au 1er janvier	4 391	4 124
Nouveaux contrats	1 071	1 062
Remboursements	-1 161	-1 097
Intérêts capitalisés	211	192
Intérêts payés	-206	-188
Variations de périmètre	-168	96
Autres variations (réévaluation des loyers ou de la durée des contrats, variation des taux de change, autres...)	396	203
Au 31 décembre (*)	4 534	4 391
(*) Dont obligations locatives non courantes	3 442	3 322
Dont obligations locatives courantes	1 092	1 069

Le montant total des sorties de trésorerie au titre des contrats de location s'établit à 1 367 M€ (dont 1 161 M€ de remboursement de capital et 206 M€ de paiements d'intérêts).

Le Groupe n'a pas capitalisé les paiements locatifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Loyers court terme	-196	-199
Loyers sur biens de faible valeur	-86	-59
Loyers variables	-3	-2
Loyers non éligibles	-285	-261

4.2.4 Investissements

Les flux d'investissement liés aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se décomposent comme suit :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Immobilisations incorporelles	-377	-354
Immobilisations corporelles	-7 940	-7 786
Intérêts d'emprunts capitalisés	-108	-142
Total acquisitions	-8 425	-8 281
Variation BFR d'investissement	-382	-26
Flux d'investissement corporels et incorporels	-8 807	-8 307

Les investissements au titre des biens corporels et incorporels de l'exercice concernent essentiellement :

– les infrastructures ferroviaires pour un montant de 5364 M€, dont 108 M€ d'intérêts d'emprunts capitalisés. Il s'agit d'investissements réalisés pour la régénération du réseau (renouvellements de voies, déploiement de la fibre optique, signalisation et Commande Centralisé du Réseau), la mise en conformité du réseau et pour les projets de développement en cours (EOLE, CDG Express, projets régionaux de développement) ;

– des investissements réalisés par SNCF Gares & Connexions à hauteur de 953 M€, relatifs notamment à la modernisation et la mise en accessibilité des gares, aux projets régionaux de développement financés par le contrat Plan-État-Région (CPER) et au projet EOLE ;

– l'acquisition et la rénovation de matériel ferroviaire et routier pour un total de 820 M€ (dont TGV du futur, TGV UFC, rames Eurostar, wagons, transconteneurs, conteneurs, rénovations de TGV et automotrices électriques).

4.2.5 Dotations aux amortissements

Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est finie sont amorties linéairement sur cette durée d'utilité.

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est indéterminée ne sont pas amorties et font l'objet d'un test de dépréciation au moins une fois par an, selon les modalités décrites dans la note "Test de valeur des actifs immobilisés".

Amortissement des immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, c'est-à-dire principalement suivant le mode linéaire. Les agencements et installations indissociables d'un bien loué sont amorties selon les mêmes hypothèses retenues pour la détermination de la durée des contrats de locations concernés.

Les durées retenues sont les suivantes :

- Installations fixes :

	Constructions complexes (gares, bâtiments administratifs, ...)	Constructions simples (ateliers, entrepôts, ...)
Gros œuvre	50 ans	30 ans
Clos et couvert	25 ans	30 ans
Second œuvre	25 ans	30 ans
Aménagements	10 à 15 ans	10 à 15 ans
Lots techniques	15 ans	15 ans

- Matériel roulant :

	TGV et Automoteurs	Voitures voyageurs	Locomotives électriques et diesel
Structure	30 ans	30 ans	30 ans
Aménagement intérieur	15 ans	15 ans	Non applicable
Révision	15 ans	10 à 15 ans	15 ans

- Autres immobilisations corporelles :

Aménagements des terrains	20 à 30 ans
Matériel et outillage	5 à 20 ans
Terrassements	10 ans
Voies	20 à 100 ans
Installations d'énergie électrique	10 à 75 ans
Signalisation	15 à 50 ans
Télécommunications	5 à 30 ans
Passage à niveaux	15 ans
Ouvrages d'art	30 à 70 ans
Agencements, installations générales	10 à 15 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Wagons	30 ans ± 20%
Navires	20 ans
Matériel informatique	Dégressif sur 4 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 7 ans

Amortissement des droits d'utilisation relatifs aux contrats de location

Les droits d'utilisation sont amortis sur la durée de location ou sur la durée d'utilité de l'actif sous-jacent lorsque le contrat prévoit une option d'achat que le preneur a la certitude raisonnable d'exercer.

Reprises des subventions d'investissement

Les subventions d'investissement sont enregistrées en résultat opérationnel (diminution de la dotation aux amortissements) en fonction de la durée d'utilité estimée des biens correspondants auxquels elles sont attachées. Pour les terrains non amortissables, la reprise en résultat se fait en fonction de la durée moyenne d'amortissement des actifs attachés à ces terrains.

Passifs liés à des immobilisations données en concession

Le groupe a reconnu un passif concernant le financement d'actifs contrôlés par le groupe et donnés en concession à un tiers exploitant. Ce passif représente la part de financement apportée par le concessionnaire pendant la période de construction. Ce passif est repris en résultat de manière linéaire au prorata des dotations aux amortissements des actifs concernés. Cette reprise est présentée sur la même ligne que les dotations aux amortissements.

Le passif relatif aux immobilisations données en concession s'élève à 2 219 M€ au 31 décembre 2024 contre 2 267 M€ au 31 décembre 2023.

Les dotations aux amortissements se détaillent de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Dotations aux amortissements - Immobilisations incorporelles	-426	-414	-11
Dotations aux amortissements - Immobilisations corporelles	-4 381	-4 138	-243
Dotations aux amortissements - Droits d'utilisation	-1 188	-1 111	-77
Subventions reprises en résultat	1 601	1 536	65
Reprise des passifs liés à des immobilisations données en concession	48	48	-
Dotations aux amortissements	-4 346	-4 080	-266

4.2.6 Résultat de cession d'actifs

Les cessions immobilières et cessions d'actifs font partie des opérations isolées en dessous du résultat opérationnel courant du fait de leur caractère inhabituel, tant par leur occurrence que par leur montant. Cette présentation est motivée par le souci de fournir l'image la plus fidèle possible de la performance récurrente du Groupe.

Le résultat de cession correspond à la différence entre le prix de vente (net des frais directement attribuables à l'opération) et la valeur nette comptable de l'immobilisation.

Dans le cadre des contrats de location, le résultat de cession représente l'effet des résiliations et des transferts de contrats de location. Il est calculé comme la différence entre la valeur nette comptable des droits d'utilisation et le montant des obligations locatives à la date de fin de contrat.

Le Groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il y a transfert du contrôle de l'actif à l'acheteur (par exemple lorsque le

contrat conclu ne prévoit pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location).

Si la cession du bien par le vendeur- preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur (i) décomptabilise l'actif sous-jacent, (ii) comptabilise un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

Si la cession du bien par le vendeur-preneur ne constitue pas une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur- preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif une dette financière correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

Les cessions d'actifs ont eu les impacts suivants en résultat :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Cession d'actifs incorporels	-3	-1	-2
Cession d'actifs corporels	99	56	43
Cession des droits d'utilisation	1	-1	3
Cession d'actifs financiers (*)	79	21	59
Résultat de cession d'actifs	177	74	102

(*) y compris impact des cessions de titres d'entités préalablement consolidées par intégration globale et mises en équivalence.

En 2024, le résultat sur cessions d'actifs corporels concerne principalement les opérations de SNCF Réseau (57 M€), SNCF (10 M€) et de Rail Logistics Europe (9 M€).

Le résultat sur cession d'actifs financiers correspond principalement au résultat de cession de Systra pour 73 M€.

Au 31 décembre 2023, le résultat sur cessions d'actifs corporels comprenait notamment 28 M€ de résultat sur les cessions réalisées par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions et 18 M€ de résultat sur les cessions de matériel roulant ferroviaire réalisées par SNCF Voyageurs.

Le résultat sur cession d'actifs financiers comprenait les impacts consécutifs à l'acquisition de Geodis Logistics Singapore et ceux de la cession des titres Expreto.

4.3 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE ET VARIATION DE PÉRIMÈTRE

4.3.1 Titres mis en équivalence

Le Groupe détient plusieurs participations dans des co-entreprises et entreprises associées, comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence (MEQ). Les seuils à partir desquels une participation mise en équivalence devient significative sont les suivants : chiffre d'affaires supérieur à 700M€, total bilan supérieur à 500M€, effectifs supérieurs à 3000.

Les principes de comptabilisation sont décrits en note "Principes de consolidation".

La variation du poste au cours de l'exercice s'explique par les éléments ci-dessous :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Au 1^{er} janvier	851	843
Part du groupe dans le résultat net	21	39
Dépréciations	-	-
<i>Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence</i>	<i>21</i>	<i>39</i>
Variation de périmètre	-65	8
Reclassement des actifs détenus en vue de la vente	0	0
Quote-part dans les autres éléments du résultat global (*)	1	2
Distribution	-31	-44
Ecart de conversion (*)	1	2
Au 31 décembre	778	851
dont :		
<i>Co-entreprises significatives</i>	<i>17</i>	<i>20</i>
<i>Entreprises associées significatives</i>	<i>572</i>	<i>645</i>
<i>Autres entreprises mises en équivalence</i>	<i>189</i>	<i>186</i>

(*) En 2024, la quote-part dans les autres éléments du résultat global et les écarts de conversion s'expliquent par une composante recyclable de 4 M€ (5 M€ en 2023) et une composante non recyclable de -2 M€ (-1 M€ en 2023).

La ligne « Variation de périmètre » correspond principalement à la quote-part du groupe Systra qui a été cédée le 23 octobre 2024 (-72 M€).

La ligne « Distribution » s'explique principalement par des distributions de dividendes sur Govia (12 M€) et sur Systra (9 M€).

4.3.1.1 Co-entreprises significatives

Le tableau ci-dessous présente le détail de chacune des co-entreprises significatives du Groupe à la fin de la période de présentation de l'information financière).

Nom de la coentreprise	Lieu de constitution et établissement principal	Pourcentage d'intérêt
Activité principale	31/12/2024	31/12/2023
Govia	Grande-Bretagne	35,00% 35,00%
Co-entreprise, formée entre Keolis et le groupe britannique Go Head et opérant dans le transport de proximité de voyageurs		
CDG Express	France	33,33% 33,33%
Co-entreprise, formée entre SNCF, ADP et CDC, intervenant dans la conception, le financement et la maintenance d'une liaison ferroviaire directe reliant Paris à l'aéroport Paris Charles de Gaulle.		

Les éléments financiers résumés sur les co-entreprises significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels

En millions d'euros	31/12/2024		31/12/2023	
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Govia	CDG Express (*)	Govia	CDG Express (*)
Trésorerie et équivalents de trésorerie	130	34	127	20
Autres actifs courants	358	16	344	23
Total Actifs courants	488	51	471	43
Actifs non courants	83	1 893	417	1 609
Passifs financiers courants (hors dettes fournisseurs, autres créiteurs et provisions)	7	0	6	0
Autres passifs courants	515	61	825	124
Total Passifs courants	522	61	831	0
Passifs financiers non courants (hors dettes fournisseurs, autres créiteurs et provisions)	0	1 882	0	1 527
Autres passifs non courants	1	0	1	0
Total Passifs non courants	1	1 882	1	1 527
Actif net	48	2	55	125

Réconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ	Govia	CDG Express (*)	Govia	CDG Express (*)
Pourcentage de participation	35%	33,3%	35%	33,3%
Part du groupe dans l'actif net	17	1	19	1
Goodwill	0	0	0	0
Autres	0	0	0	0
Valeur nette comptable des titres MEQ	17	1	19	1

(*) la dernière situation auditée de CDG Express correspond aux comptes sociaux au 31/12/2023 pour la colonne 2024 et aux comptes sociaux au 31/12/2022 pour la colonne 2023.

En millions d'euros	31/12/2024		31/12/2023	
COMPTE DE RÉSULTAT	Govia	CDG Express (*)	Govia	CDG Express (*)
Chiffre d'affaires	2 352	-	2 156	-
Résultat opérationnel	38	49	57	35
<i>Dont Dotations aux amortissements</i>	-346	-	-337	-
Résultat financier	-4	-49	-12	35
<i>Dont Charges d'intérêts sur dette</i>	-1	-49	-1	-35
<i>Dont Revenus des actifs financiers</i>	3	-	3	-
Impôt sur les résultats	-9	-	-6	-
Résultat net des activités ordinaires	25	-	38	-
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	25	-	38	-
Part du groupe dans le résultat net	9	-	13	-

En millions d'euros	31/12/2024		31/12/2023	
AUTRES INFORMATIONS	Govia	CDG Express (*)	Govia	CDG Express (*)
Résultat net de l'exercice	25	-	38	-
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	5	-	5	-
Résultat global total	30	-	43	-
Dividendes versés au groupe	12	-	26	-

(*) la dernière situation auditée de CDG Express correspond aux comptes sociaux au 31/12/2023 pour la colonne 2024 et aux comptes sociaux au 31/12/2022 pour la colonne 2023.

4.3.1.2 Entreprises associées significatives

Le tableau ci-dessous présente le détail de chacune des entreprises associées significatives du Groupe à la fin de la période de présentation de l'information financière

Nom de la coentreprise	Lieu de constitution et établissement principal	Pourcentage d'intérêt	
Activité principale		31/12/2024	31/12/2023
Eurofima	Suisse	22,60%	22,60%
Activité de financement des équipements en matériel ferroviaire et de soutien au développement du transport ferroviaire en Europe.			
Vesta	France	20,00%	20,00%
Foncière exploitant un parc immobilier d'environ 4000 logements			
Systra	France	20,00%	43,38%
Groupe mondial de conseil et d'ingénierie dans la conception des infrastructures de transport			

Les éléments financiers résumés sur les entreprises associées significatives sont présentés ci-après à 100 % et après neutralisations de résultats internes éventuels.

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
ÉTAT DE SITUATION FINANCIÈRE	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Actifs courants	4 600	50	807	5 328	57	721
Actifs non courants	11 065	1 218	406	11 139	1 234	373
Passifs courants	2 391	11	727	2 369	14	631
Passifs non courants	11 654	586	301	12 507	592	261
Actif net	1 620	671	184	1 590	685	202

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
Reconciliation des données financières avec la valeur des titres MEQ	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Actif net	1 620	671	184	1 590	685	202
Pourcentage de participation	23%	20%	20%	23%	20%	43%
Part du groupe dans l'actif net	366	134	37	359	137	88
Goodwill	-	12	22	-	12	49
Autres	-	-	-	-	-	-
Valeur nette comptable des titres MEQ	366	147	59	359	149	137

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
COMPTE DE RESULTAT	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Chiffre d'affaires	-	50	1 251	-	47	1 075
Résultat opérationnel	-10	16	48	-10	8	51
Résultat net des activités ordinaires	33	3	5	26	-4	14
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	33	3	5	26	-4	14
Part du groupe dans le résultat net	7	1	2	6	-1	6

En millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023		
AUTRES INFORMATIONS	Eurofima	Vesta	Systra	Eurofima	Vesta	Systra
Résultat net de l'exercice	33	3	5	26	-4	14
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	9	-	2	13	-	-10
Résultat global total	42	3	6	39	-4	4
Dividendes versés au groupe	3	3	9	0	3	3

Les immobilisations financées par l'intermédiaire d'EUROFIMA sont activées dans les comptes du Groupe pour 57 M€ en valeur brute (contre 57 M€ 31 décembre 2023). La valeur de l'emprunt lié à ces financements est de 118 M€ 31 décembre 2024 (118 M€ 31 décembre 2023). 31 décembre 2024, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été entièrement appelé. La quote-part de SNCF restant à appeler s'élève 31 décembre 2024 à 433 M€ (433 M€ 31 décembre 2023).

A cette même date, la part des prêts octroyés par EUROFIMA à des membres ressortissants de pays dont la dette souveraine est classée « non-investment grade » (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 112 M€ (112 M€ 31 décembre 2023). Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière de la société. Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont

solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et où la réserve de garantie d'EUROFIMA (689 M€ en 2024, 729 M€ en 2023) n'est pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF SA, le montant maximal de cet engagement s'élève à 424 M€ 31 décembre 2024 (519 M€ 31 décembre 2023). L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF SA envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF SA et la garantie donnée par SNCF SA au titre des contrats de financements).

4.3.1.3 Autres entreprises mises en équivalence

Le Groupe détient également des intérêts dans d'autres co-entreprises et entreprises associées qui, considérées individuellement, ne sont pas significatives.

Les contributions agrégées de ces entreprises au résultat du Groupe sont les suivantes :

En millions d'euros	31/12/2024		31/12/2023	
COMPTE DE RESULTAT ET AUTRES INFORMATIONS	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives	Co-entreprises non significatives	Entreprises associées non significatives
Résultat net des activités ordinaires avant dépréciations	1	1	0	14
Résultat net d'impôt des activités abandonnées	-	-	-	-
Résultat net de l'exercice	1	1	0	14
Autres éléments de l'état du résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres (nets d'impôts)	0	-1	1	4
Résultat net et des gains et pertes comptabilisés directement en capitaux propres	1	0	1	18
Part du groupe dans le résultat net	2	3	-0	13
Valeur nette comptable des titres MEQ	86	102	86	100

4.3.1.4 Transactions avec les sociétés mises en équivalence

Les transactions avec les entreprises associées hors EUROFIMA ne sont pas significatives.

Les tableaux ci-après présentent les principales opérations réalisées avec les co-entreprises et les soldes au bilan du groupe envers ces sociétés. Ces opérations sont conclues à des conditions normales.

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	40	43
Achats et charges externes	-25	-40
Autres produits et charges	5	5
EBITDA avec les co-entreprises	19	8

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Actifs financiers courants	1	2
Actifs financiers non courants	28	41
Passifs financiers courants	6	3
Passifs financiers non courants	0	0

4.4 TESTS DE VALEUR DES ACTIFS IMMOBILISÉS

Le Groupe apprécie à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif a pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un indice de perte de valeur, un test de dépréciation est effectué.

Les écarts d'acquisition et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée font l'objet d'un test de dépréciation chaque année, ainsi qu'à chaque fois que des indicateurs montrent qu'une perte de valeur a pu être encourue. Les pertes de valeur enregistrées sur des écarts d'acquisition sont irréversibles.

Pour réaliser le test de dépréciation, chaque écart d'acquisition est alloué au niveau de chaque Unité Génératrice de Trésorerie (« UGT ») ou groupe d'UGT susceptibles de bénéficier des synergies du regroupement d'entreprises, que d'autres actifs ou passifs de l'entreprise acquise soient ou non affectés à

ces unités ou groupes d'UGT. L'UGT (ou groupe d'UGT) en question reflète le niveau le plus fin auquel l'écart d'acquisition est suivi pour les besoins de gestion interne. Une UGT représente une ou des entités juridiques ou est définie en fonction de la destination des actifs utilisés.

Les actifs incorporels à durée de vie définie et les actifs corporels, font l'objet d'un test de dépréciation lorsque des événements ou des circonstances intervenus au cours de la période (obsolescence, dégradation physique, changements importants dans le mode d'utilisation, performances inférieures aux prévisions, chute des revenus et autres indicateurs externes...), indiquent qu'une perte de valeur a pu être subie et que leur valeur recouvrable pourrait être inférieure à leur valeur nette comptable.

Le test de dépréciation consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif ou de l'écart d'acquisition avec sa valeur recouvrable laquelle est la valeur la plus élevée entre la juste valeur nette des coûts de sortie et la valeur d'utilité. La valeur recouvrable d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes de celles des autres actifs ou groupe d'actifs. Dans ce cas, qui est celui de la plupart des actifs corporels et incorporels de SNCF et des écarts d'acquisition, le Groupe calcule la valeur recouvrable du groupe d'actifs (UGT) à laquelle appartient l'actif testé. Si la valeur nette comptable, nette de subvention, est supérieure à la valeur recouvrable, alors une dépréciation est comptabilisée pour la différence.

La valeur d'utilité correspond à la valeur des avantages économiques futurs attendus de leur utilisation et de leur sortie. Elle est appréciée notamment par référence à des flux de trésorerie futurs actualisés déterminés dans le cadre des hypothèses économiques et des conditions d'exploitation prévisionnelles retenues par la Direction de SNCF :

- les flux de trésorerie sont issus des plans d'affaires établis sur des durées de 5 à 11 ans et validés par les organes de direction ;
- au-delà de cet horizon, les flux sont extrapolés par

application d'un taux de croissance à long terme proche de l'inflation long terme attendue par le Groupe, dans la limite de la durée contractuelle le cas échéant ou à l'infini dans le cas contraire;

- l'actualisation des flux est effectuée en utilisant des taux appropriés à la nature des activités.

Le taux de marge opérationnelle correspond au ratio EBITDA/chiffre d'affaires.

Pour ce qui concerne les immeubles de placement le groupe SNCF détermine une juste valeur nette des frais de vente des terrains comprenant le foncier nu ou bâti à partir de :

- leur situation dans une zone géographique.
- d'une valeur de marché au m², prenant en compte l'usage global du terrain après cession.

Les impacts au compte de résultat sont les suivants :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Immobilisations corporelles et incorporelles	37	-8	45
Autres	-14	-6	-9
Pertes de valeur	23	-14	36

4.4.1 Éléments de contexte

Au 31 décembre 2024, des analyses ont été conduites en interne sur l'évolution de l'actif net, des paramètres macroéconomiques (évolution des taux d'actualisation et des taux de croissance à long terme) et la réalisation effective des trajectoires financières des principales UGT, afin de rechercher d'éventuels faits et circonstances observables susceptibles de déclencher la réalisation d'un test de valeur.

Il ressort de cet examen que les UGT Infrastructure et FRET présentent des indices de variation de valeur développés dans la note « UGT Infrastructure » et « UGT FRET ».

Par ailleurs, les UGT Geodis, Keolis et Eurostar Group réalisent un test de valeur annuel en présence d'écarts d'acquisition significatifs.

Les tests réalisés sur les UGT précitées ne mettent pas en évidence de risque sur la valorisation des actifs au 31/12/2024.

4.4.2 UGT présentant des écarts d'acquisition importants par rapport au total des écarts d'acquisition

4.4.2.1 UGT Geodis

Sur le total des écarts d'acquisition net des dépréciations, 2 419 M€ (2 387 M€ au 31 décembre 2023) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Geodis qui regroupe les activités de logistique et de transport de marchandises du métier Marchandises et Logistique. Un test est réalisé au moins une fois par an sur les actifs de cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2024	2023
Secteur	Marchandises & Logistique	Marchandises & Logistique
UGT	Geodis	Geodis
Actif testé	3 157 M€	3073 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 5 ans	Plan 5 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	8,0% - 9,0%	8,1% - 9,1%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,90%

Au 31 décembre 2024, le test réalisé permet de justifier la valeur comptable des actifs de l'UGT. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux d'EBITDA (± 50 bp) ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés.

4.4.2.2 UGT Keolis

Sur le total des écarts d'acquisition, 683 M€ (636 M€ au 31 décembre 2023) sont affectés à l'unité génératrice de trésorerie Keolis qui regroupe tous les métiers entrant dans des solutions de transport multimodal de voyageurs du secteur Keolis. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 83 M€ (83 M€ au 31 décembre 2023) et consistent pour l'essentiel en des marques et des agréments. Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2024	2023
Secteur	Keolis	Keolis
UGT	Keolis	Keolis
Actif testé	1 657 M€	1 406 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 6 ans	Plan 6 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini - maxi)	6,7% - 7,6%	6,8% - 7,7%
Taux de croissance long terme	1,90%	1,90%

Aucune dépréciation n'a été constatée au 31 décembre 2024. Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp) ainsi que le taux d'EBITDA (± 50 bp) ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés.

4.4.2.3 UGT Eurostar Group

L'UGT Eurostar Group est formée par le regroupement des UGT Eurostar (qui regroupe tous les métiers de transport de voyageurs transmanche du secteur TGV-Intercités) et Thalys (service de trains à grande vitesse entre la France, la Belgique, l'Allemagne et les Pays-Bas).

Sur le total des écarts d'acquisition, 419 M€ sont affectés à cette UGT. Par ailleurs, les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie affectées à cette UGT s'élèvent à 281 M€ au 31 décembre 2024 et consistent pour l'essentiel en des marques.

Un test est réalisé au moins une fois par an sur cette UGT.

Les principales hypothèses retenues pour la détermination de la valeur recouvrable sont les suivantes :

	2024	2023
Secteur	TGV-Intercités	TGV-Intercités
UGT	Eurostar	Eurostar
Actif testé	2 158 M€	2 084 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
	Plan 15 ans	Plan 15 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	7,7% - 8,6 %	7,8 % - 8,8 %
Taux de croissance long terme	2,00%	1,90%

La valeur recouvrable au 31/12/2024 est basée sur les flux de trésorerie du Business Plan 2024 approuvé par le Conseil d'Administration d'Eurostar Group de décembre 2024. Cette trajectoire repose sur les principales hypothèses structurantes suivantes :

- L'évolution des produits du trafic dans la continuité de 2024 ;
- Les évolutions du coût des charges opérationnelles en lien avec le contexte inflationniste, notamment la trajectoire du coût des péages et de l'énergie ;
- La prise en compte de l'arrivée de la concurrence ferroviaire ;
- Le niveau d'investissement pour le renouvellement de la flotte tient compte des plans de performance liés à l'optimisation de l'utilisation des rames, à l'arrivée de nouveaux matériels.

Le flux de l'année normative est calculé en utilisant le taux cible d'EBITDA de l'année terminale sur le chiffre d'affaires tel qu'il ressort de la quinzième année dans la nouvelle trajectoire établie en décembre 2024.

A noter que, le passif financier relatif aux promesses d'achat des participations de CDPGI, Hermès et SNCF dans Eurostar Group irrévocablement consenties par SNCF, est évalué selon les mêmes hypothèses principales que celles servant au calcul de la valeur recouvrable de l'UGT.

Les tests de sensibilité réalisés sur le taux d'actualisation (± 50 bp), le taux de croissance long terme (± 10 bp), le taux d'EBITDA (± 50 bp) ainsi que les investissements (± 10 M€) ne remettent pas en cause l'écart positif constaté entre la valeur recouvrable de l'UGT et la valeur nette comptable des actifs testés.

4.4.3 UGT significatives ou présentant des indices de perte ou de reprise de valeur au 2024 et/ou en 2023

4.4.3.1 UGT TGV (Grande Vitesse France et Europe à l'exclusion d'Eurostar, Thalys et Ouigo España et Trains Classiques France)

À fin décembre 2024, aucun indice de perte de valeur n'est identifié sur les actifs de l'UGT TGV France ; en conséquence aucun test de dépréciation n'a été mis en œuvre.

En effet, l'EBITDA réel de l'UGT TGV est supérieur au budget de l'année 2024.

Par ailleurs le plan stratégique établi sur la période 2023-2032 présente une trajectoire financière plus favorable que les Plans stratégiques 2021 et 2020 (retenu ci-dessous dans les hypothèses du dernier test de valeur réalisé).

Enfin les analyses de sensibilité réalisées sur le taux d'EBITDA/CA et le taux de WACC concluent à l'absence de risque sur les actifs de l'UGT TGV.

	2020
Secteur	TGV-Intercités
UGT	TGV France et Europe (à l'exclusion d' Eurostar, Thalys et Ouigo España)
Actif testé	5 641 M€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
	Plan 10 ans
Source retenue	+ année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation (mini – maxi)	6,7% - 7,7 %
Taux de croissance long terme	1,60%

4.4.3.2 UGT FRET

Au 31/12/2024, dans le contexte des opérations de discontinuité menées, Fret SNCF a été amenée à revoir la valorisation de ses actifs, notamment des matériels roulants.

En conséquence de perspectives d'activité et de rentabilité plus favorables, une reprise de provision pour dépréciation des matériels roulants de 60 M€ a été comptabilisée au 31/12/2024, en amont des opérations d'apports.

4.4.3.3 UGT Infrastructure

Le test de valeur, réalisé dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2015 à l'occasion de la définition d'une trajectoire unifiée du Groupe Public Ferroviaire, avait conduit à déprécier de 9,6 Milliards€ les actifs de l'UGT Infrastructure sur la base d'une trajectoire financière approuvée par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 9 mars 2015, qui considérait alors que la trajectoire financière ainsi élaborée représentait la meilleure estimation des perspectives d'activité pour les 15 ans à venir.

Dans le cadre de l'arrêté des comptes semestriels 2018, de nouveaux indices de perte de valeur avaient été identifiés en lien essentiellement avec les décisions de l'État d'une nouvelle indexation des péages selon l'indice des prix à la consommation pour TGV et Fret, ainsi qu'un effort d'investissement supplémentaire pour la modernisation du réseau. Le nouveau test de valeur

réalisé, sur la base de la nouvelle trajectoire financière du plan stratégique Groupe 2018-2027 présentée lors du Conseil d'administration de SNCF Réseau le 25 juillet 2018, avait conduit à une dépréciation complémentaire de 3,4 Milliards.

Depuis cette dernière dépréciation, la valeur recouvrable issue des différents tests réalisés a toujours été proche de la valeur comptable.

En 2023, un nouveau plan stratégique pour la période 2023-2032 a été validé par le conseil d'administration de la SA SNCF Réseau le 28 septembre 2023. Ce plan prend en compte le nouveau contexte économique (augmentation de l'inflation et des coûts de certaines matières premières).

Ce plan stratégique n'intègre pas dans son « socle » les investissements complémentaires annoncés par la Première Ministre Elisabeth Borne en février 2023 (« nouvelle donne ferroviaire ») et portant sur une montée en charge jusqu'en 2032 des dépenses de régénération, de modernisation, des grands projets et des services express métropolitains. L'hypothèse retenue est que ces investissements complémentaires seront financés en totalité par un apport externe à SNCF Réseau, ils ont donc été formalisés dans des « briques complémentaires », neutres en CFL par construction.

Au 31 décembre 2023, le test de valeur des actifs reposait sur la trajectoire financière issue de ce nouveau plan stratégique 2023-2032. Ce test a conduit à confirmer la valeur recouvrable des actifs inscrits au bilan.

Cette trajectoire reprend en effet les grands objectifs du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat, notamment un cash-flow libre à l'équilibre en 2024 et un ratio dette/marge opérationnelle inférieur à 6 à partir de 2026.

Mise à jour au 31 décembre 2024 :

Dans le cadre de la clôture au 31 décembre 2024, la société a procédé à une nouvelle analyse afin d'apprécier l'existence ou non de potentiels indices de perte / reprise de valeur sur l'UGT Infrastructure.

Les résultats de l'année 2024 ne remettent pas en cause la trajectoire long terme prévue dans le plan stratégique 2023-2032, avec le maintien des grands équilibres économiques sous-tendant la valorisation réalisée lors du dernier test de valeur. En particulier, la trajectoire d'amélioration du cash-flow libre est respectée. Ces résultats confirment le redressement de l'EBITDA, le retour à l'équilibre des cash-flows libre et la maîtrise de la dette de SNCF Réseau.

Les travaux menés dans le cadre du budget 2025 approuvé en décembre 2024 et la préparation de la mise à jour du contrat de performance ont toutefois amené le groupe à mettre en œuvre un test de valeur au 31 décembre 2024.

Il a été acté que l'actualisation du contrat de performance sur la période 2023-2032 prendrait la forme d'un avenant au contrat, qui intégrerait les éléments suivants :

- Les nouvelles ambitions en matière :
 - D'orientation clients afin de faciliter la hausse des trafics
 - De trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire
 - D'adaptation au changement climatique
- Un bilan des indicateurs contractuels sur les premières années du contrat et une actualisation de ces mêmes indicateurs pour les ajuster ou leur substituer d'autres

indicateurs plus pertinents le cas échéant (sur le fret notamment), tout en fixant les objectifs à atteindre sur la période 2024-2032.

Dans ce contexte, le test de valeur à fin 2024 repose sur une trajectoire financière issue (i) du plan stratégique 2023-2032 qui est la dernière validée par le conseil d'administration de septembre 2023, ainsi que (ii) du budget 2025. Cependant, afin de préparer la revoyure du contrat de performance, une actualisation de cette trajectoire financière a été travaillée en 2024 et a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'Etat. Du fait de la crise politique survenue en France à l'été 2024, elle n'a pu être validée par les instances de gouvernance en 2024. Les travaux devraient reprendre au 1er trimestre 2025 pour une validation en fin d'année.

L'actualisation de la trajectoire financière intègre les impacts de la crise inflationniste sur l'augmentation des coûts constatés en 2023 et 2024 notamment sur la masse salariale, augmentation qui se répercute sur les années ultérieures. A partir de 2025, SNCF Réseau a pour forte ambition de revenir à des trajectoires de coûts maîtrisés. La trajectoire des circulations se rapproche progressivement de la trajectoire du plan stratégique. Les grandes hypothèses de cette trajectoire financière sont les suivantes :

– Circulations : Les nouveaux entrants connaissent des reports en début de période, principalement en raison des délais de livraison de matériel. Le marché du fret ferroviaire se redresse. Le niveau de trafic (toutes activités confondues) revient progressivement au niveau du plan stratégique.

– Tarification : Les hypothèses du plan stratégique 2023-2032 sont maintenues. La tarification relative à l'utilisation de l'infrastructure du réseau ferré national pour les horaires de service 2024 à 2026, validée par l'ART, avait fait l'objet d'un recours formé par 9 régions devant le Conseil d'Etat. Dans une décision du 5 mars 2024, le Conseil d'Etat a prononcé l'annulation des dispositions tarifaires du DRR pour l'HDS 2024, publiées par SNCF Réseau le 9 décembre 2022. La date d'effet de cette annulation avait été fixée au 1er octobre 2024. Des nouvelles dispositions tarifaires pour le DRR de l'HDS 2024, intégrant notamment le nouveau projet de tarification des prestations minimales pour le cycle pluriannuel 2024-2026, a été adopté par le Conseil d'administration en septembre 2024, après réception de l'avis conforme de l'ART. Cette nouvelle tarification a un impact non significatif sur le chiffre d'affaires de SNCF Réseau. Le Conseil d'Etat avait annulé la tarification 2024-26 sur des motifs de transparence et de procédure qui n'apparaissent plus dans les nouvelles requêtes sommaires déposées en novembre par 7 régions. SNCF Réseau travaille actuellement sur les éléments de réponse. Sur la période 2027-2032, (i) le conventionné est indexé sur la base du même taux que le contrat de performance (+3,6% par an) afin de tenir compte d'un rattrapage de la couverture du coût complet sur la période et (ii) l'Open-Access et le fret sont indexés sur la base des hypothèses d'inflation du Groupe (en moyenne 2%/an). »

– Performance : L'objectif de performance est confirmé avec un niveau annuel de performance permettant d'atteindre une réduction des charges d'exploitation d'un montant de 1,5 Md€ en cumul entre 2017 et 2026 impliquant toutes les dimensions de l'entreprise (notamment conception et optimisation des achats, optimisation des fonctions support.). Cette performance contribue à atteindre un taux de rentabilité normative 44% (Ebitda/CA) en 2032, tel que pris en compte dans le calcul de la valeur terminale.

– Investissements : L'accélération de la régénération / modernisation a été prise en compte, financée sur 2025-2027 par des dotations complémentaires au fonds de concours. L'ambition d'un complément de régénération et de modernisation à 1,5 Milliard€ est maintenue à partir de 2028. Ce complément serait intégralement financé, par le biais du fonds de concours (0,5 Md€) et par des financements externes prévus à 1 Md€ par an à partir de 2028.

– Concernant les concours publics : La chronique des montants des subventions d'investissement de régénération (issues de l'affectation par l'État de tout ou partie des dividendes perçus de la société nationale SNCF SA sur le résultat de ses filiales et complétés le cas échéant par la rétrocession d'une quote-part de produit de l'intégration fiscale du Groupe Public Unifié) est basée sur la trajectoire économique et financière du Groupe SNCF et sur sa capacité distributive, ainsi que sur l'obtention d'autres financements externes destinés à soutenir l'accélération de la régénération et modernisation du réseau.

Le cash-flow libre reste positif entre 2025 et 2027 et son niveau rejoint au-delà l'objectif du plan stratégique. Les autres éléments méthodologiques retenus dans le calcul de la valeur recouvrable au 31 décembre 2024 sont rappelés ci-après :

- S'agissant de la concession SEA, les flux prévisionnels retenus tiennent compte de la reprise de l'exploitation de la ligne à l'issue de la phase d'exploitation par le concessionnaire, soit à compter de 2061 ; l'actualisation des données connues (WACC, inflation), et l'application d'une décote sur les flux futurs correspondant au caractère incertain de ces projections lointaines ne font pas varier la valeur normative calculée historiquement dans les cash-flows.

– Les flux de trésorerie futurs ont été actualisés à un taux compris dans une fourchette de 5,3% à 6%.

– L'utilisation d'un taux de WACC proche du taux plancher issu du rapport d'évaluation de l'expert externe (5,4%) est éclairée par les éléments de contexte suivants :

- Une actualisation de la trajectoire financière du plan stratégique approuvé par le groupe fin 2023 ;
- La prise en compte de la hausse des investissements de régénération et modernisation pour atteindre progressivement une enveloppe de 4,5 Milliards€, niveau qui permet de préserver le réseau structurant selon un audit indépendant.

– La valeur terminale, qui représente 90% de la valeur recouvrable, est calculée en projetant à l'infini avec un taux de croissance à long terme de 1,8%.

L'actif économique net testé à fin décembre 2024 est de 36,4 Mds€, contre 35,7 Mds € au 31 décembre 2023.

Ces actifs recouvrent les lignes en service ainsi que les travaux de régénération en cours. La valeur recouvrable issue du test réalisé au 31 décembre 2024 est proche de cette valeur nette comptable.

Les autres immobilisations en cours (1,6 Mds€ au 31 décembre 2024 comme au 31 décembre 2023) concernent des investissements de capacité en cours de développement dont la valeur est analysée distinctement dans le cadre d'une revue spécifique.

Les analyses de sensibilité réalisées dans le cadre du test au 31 décembre 2024 ressortent de la façon suivante :

	2024	2023
Secteur	SNCF Réseau	SNCF Réseau
UGT	Infrastructure	Infrastructure
VNC des actifs	36,4 Md€	35,7 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité	Valeur d'utilité
Source retenue	(1)	(1)
Taux d'actualisation	5,3% - 6,0 %	5,3% - 6,0 %
Taux de croissance long terme	0,018	0,018

(1) Trajectoire financière du plan stratégique 2023-2032 validé par le Conseil d'Administration de SNCF Réseau du 28 septembre 2023 ajusté du budget 2024 validé par le conseil d'administration de SNCF Réseau du 13 décembre 2023. Une revoyure du contrat de performance est prévue en 2024.

– Une variation de ± 10 points de base du taux d'actualisation représenterait une variation de $-/+1,1$ Md€ de valeur recouvrable.

– Une variation de ± 10 points de base du taux de croissance à l'infini entraînerait une variation de $+ 0,9$ Md€.

Une variation de ± 100 M€ de dépenses nettes de régénération annuelles représenterait une variation de $\pm 1,4$ Mds € de la valeur recouvrable. Cette valeur est fournie à titre indicatif car, au-delà d'un certain seuil, l'impact de l'évolution des dépenses de renouvellement sur la valeur recouvrable des actifs n'est pas linéaire et ces impacts peuvent être significatifs sur le coût de la maintenance, le trafic et donc les péages.

Une variation de ± 100 M€ par an des péages ou des concours de l'État représenterait une variation de $\pm 1,4$ Md€ de la valeur recouvrable

4.4.3.4 UGT Gares & Connexions

En 2021, dans le cadre de l'élaboration de son plan stratégique validé par son conseil d'administration le 22 juillet 2021, SNCF Gares & Connexions avait procédé à une mise à jour de sa trajectoire financière. Par ailleurs, au cours du dernier trimestre 2021, la résiliation pour faute du contrat de concession du projet Gare du Nord 2024 avait été identifiée comme un indice de perte de valeur, au vu de son impact négatif sur les flux de trésorerie de SNCF Gares & Connexions. Un test de valeur avait donc été réalisé au 31 décembre 2021 sur la base de la trajectoire financière du plan stratégique réajustée pour tenir compte de cette résiliation, telle qu'intégrée dans le projet de contrat de performance avec l'État validé par le conseil d'administration de SNCF Gares & Connexions le 9 décembre 2021. Ce test de valeur avait permis de confirmer la valeur nette comptable des actifs de l'UGT Gares & Connexions à fin 2021.

En 2022, le contexte de forte inflation (notamment la hausse des coûts de l'énergie) et de forte hausse des taux de marché constituaient des indices de variation de valeur, conduisant SNCF Gares & Connexions à réaliser un test de valeur dans le cadre de l'arrêté des comptes au 31 décembre 2022. Dans l'attente de la mise à jour de la trajectoire financière réalisée au 1er semestre 2023, ce test de valeur reposait sur la trajectoire financière du contrat de performance, ajustée sur la base du budget 2023 et de la meilleure estimation à date de l'impact prévisionnel de l'inflation pour les années suivantes. Mis en œuvre au 31 décembre 2022 dans un contexte économique évolutif et incertain, notamment en raison de difficulté de prévisions du niveau d'inflation à moyen et long termes et d'évolution de certains paramètres clés comme le taux de rémunération de la base d'actifs régulés soumis à avis de l'ART (CMPC régulé), ce test ne faisait

pas ressortir de variation significative de valeur des actifs de SNCF Gares & Connexions.

En 2023, SNCF Gares & Connexions a procédé à une actualisation de sa trajectoire financière dans le cadre de l'élaboration du plan stratégique groupe 2023-2032. Cette trajectoire actualisée, intégrée dans la trajectoire financière Groupe validée par le Conseil d'Administration de la SA SNCF le 14 décembre 2023, prend en compte des hypothèses économiques révisées intégrant le nouveau contexte d'inflation, une trajectoire d'investissement révisée prenant en compte une meilleure estimation des besoins à 10 ans résultant de la démarche « Asset Management », le déploiement de la nouvelle stratégie de diversification commerciale, la mise en œuvre des axes de correction de l'assiette tarifaire ainsi que la prise en compte d'une quote-part de l'enveloppe additionnelle de 1,5 Md€/an allouée à la régénération et la modernisation du réseau ferroviaire prévue par le plan « Nouvelle Donne Ferroviaire » annoncée par la Première Ministre en février 2023. Sur la base de cette nouvelle trajectoire, un test de valeur a été mis en œuvre au 31 décembre 2023, qui n'a pas fait ressortir de variation significative de la valeur recouvrable des actifs de SNCF Gares & Connexions.

2023

Secteur	SNCF Gares & Connexions
UGT	Gares & Connexions
VNC des actifs	3,6 Mds€
Base retenue pour la valeur recouvrable	Valeur d'utilité
Source retenue	Plan 10 ans + année normative actualisée à l'infini
Taux d'actualisation	5,5% - 6,2 %
Taux de croissance long terme	1,8%

Mise à jour au 31 décembre 2024

En 2024, SNCF Gares & Connexions n'a pas constaté d'indices de variation de valeur. En effet, les résultats à fin 2024, en amélioration par rapport au budget, et les prévisions budgétaires pour 2025 ne remettent pas en

4.5.2 Stocks et en-cours

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier comprend tous les coûts d'acquisition, coûts de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks à l'endroit et dans l'état où ils se trouvent.

Au 31 décembre 2024, les stocks se décomposent comme suit

en millions d'Euros	31/12/2024			31/12/2023	
	Brut	Dépréciation	Net	Net	Variation
Matières premières	1 482	-179	1 303	1 147	156
Produits finis	435	-1	434	349	84
Encours de production	369	-12	358	258	99
Stocks et en-cours	2 286	-192	2 094	1 755	340

cause la trajectoire prévisionnelle du test réalisé fin 2023. Les dernières prévisions d'inflation – telle que reflétées par la trajectoire prévisionnelle de l'indice des prix à la consommation harmonisé hors énergie et alimentation publiée par la Banque de France le 16 décembre 2024 – sont très proches de celles retenues dans le test à fin 2023. Par ailleurs, les paramètres macroéconomiques (taux d'actualisation et taux d'inflation à long-terme) sont demeurés inchangés par rapport à ceux pris en compte dans le test à fin 2023.

Enfin, SNCF Gares & Connexions a lancé fin 2024 les travaux d'actualisation de son contrat de performance avec l'État. Le contrat actuel, qui couvre la période 2021-2026, a été conclu en avril 2022 et l'article 1er du décret n°2019-1583 relatif à l'élaboration du contrat entre l'État et la filiale de SNCF Réseau chargée de la gestion unifiée des gares de voyageurs prévoit qu'il soit actualisé tous les trois ans pour une durée de six ans. Cette actualisation inclura notamment une mise à jour de la trajectoire financière associée que SNCF Gares & Connexions estime pouvoir présenter à l'État et à ses instances de gouvernance d'ici la fin du premier semestre 2025.

4.5 VARIATION DU BESOIN EN FONDS DE ROULEMENT

4.5.1 Variation du besoin en fonds de roulement opérationnel

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Variation des stocks et encours	350	257
Variation des créances d'exploitation (hors cessions de titres et BFR d'investissement)	19	-344
Variation des dettes d'exploitation (hors BFR d'investissement)	-117	1 082
Variation du BFR	-486	1 169

En 2024, la variation de BFR est impactée par la hausse des stocks de pièces relatives aux opérations de révision à mi vie du matériel roulant chez TER et Transilien ainsi que par un retard sur le versement du crédit de TVA.

La variation de BFR en 2023 était liée à des événements non récurrents comme le versement du CICE 2018 (260 M€), à la hausse de l'inflation impactant l'encours fournisseurs et un niveau élevé de réservation en amont des circulations TGV.

Les stocks sont valorisés selon la méthode du coût unitaire moyen pondéré.
Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur rotation, nature, ancienneté et durée de vie.

Les variations des dépréciations de stocks s'analysent comme suit :

en millions d'Euros	31/12/2023	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périimètre	31/12/2024
Matières premières et fournitures - dépréciation	-145	-85	51	0	0	-179
Produits finis - dépréciation	-2	-1	2	0	0	-1
Encours de production - dépréciation	-14	-2	4	0	0	-12
Dépréciations de stocks	-161	-88	57	0	0	-192

4.5.3 Créances d'exploitation

Lors de leur émission, les créances sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des créances dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les créances d'exploitation sont soumises au modèle de dépréciation pour pertes attendues au sens de la norme IFRS 9, évaluées par le Groupe selon l'approche simplifiée, qui consiste à estimer ces pertes sur la durée de vie des créances concernées. L'estimation se base sur le rapport entre les pertes sur créances

irrécouvrables et le chiffre d'affaires comptabilisé sur un horizon de cinq ans, reflétant un cycle d'exploitation normal des activités du Groupe.

Par ailleurs, une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non recouvrement apparaît (importants retards de paiement, litiges, contentieux, procédures collectives...). Cette dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non recouvrement déterminée sur la base de données historiques.

Les créances d'exploitation se décomposent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024			31/12/2023			Variation
	Brut	Dépréciation	Net	Brut	Dépréciation	Net	
Clients et comptes rattachés	4 559	-135	4 424	4 683	-178	4 505	-81
Créances sur l'État et les collectivités	2 489	0	2 489	2 601	0	2 601	-111
Autres créances d'exploitation	1 694	-17	1 677	1 706	-5	1 701	-24
Subventions à recevoir	1 798	-3	1 795	2 080	-3	2 077	-282
Créances sur cessions d'immobilisations et cessions de titres	36	0	36	47	0	47	-12
Dérivés actifs sur les achats à terme d'électricité	7		7	0		0	7
Montant net des créances d'exploitation	10 583	-155	10 428	11 118	-186	10 932	-504

Les dépréciations des créances clients et des autres créances d'exploitation ont varié comme suit sur 2024 et 2023

En millions d'euros	31/12/2023	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périimètre	Change et autres	31/12/2024
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-178	-59	101		3	1	-135
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-8	-17	4		0	0	-20
Total	-186	-76	105		3	1	-155

En millions d'euros	31/12/2022	Dotations	Reprises	Reclassements	Variations de périimètre	Change et autres	31/12/2023
Clients et comptes rattachés - dépréciation	-195	-50	68		3	-6	-178
Autres créances d'exploitation - dépréciation	-6	-4	3		0	0	-8
Total	-202	-54	71		3	2	-186

Par son activité, le Groupe est peu exposé au risque de crédit. Les ventes de billets se font au comptant avec les voyageurs. Le Groupe a par ailleurs un nombre important de relations avec des clients du domaine public (collectivités territoriales, RATP, Île de France Mobilités (ex STIF), Armée...). Dans l'activité Marchandises et Logistique, la dépendance aux clients est réduite par le nombre de ces derniers. Par ailleurs, dans l'exercice de ses activités de transporteur et/ou de commissionnaire, le Groupe dispose d'un droit de rétention sur les marchandises qui lui sont confiées, ce qui réduit les

risques encourus pour non paiement des prestations. Enfin, en fonction de l'appréciation du risque de crédit du client, des modalités de paiement avant transport peuvent être convenues pour limiter le risque de non paiement.

Bien que les créances puissent être échues avec ces clients, le Groupe considère qu'elles n'ont pas de raison d'être dépréciées en l'absence d'autres éléments mettant en évidence un risque de non recouvrement. Les créances sont dépréciées lorsque le Groupe est en contentieux avec un client ou lorsque la capacité à recouvrer le montant de la créance est altérée.

Les créances clients échues non dépréciées se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

31/12/2024	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
En millions d'euros			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	3 386	382	604	60	61	66	4 559
Total	3 386	382	604	60	61	66	4 559

31/12/2023	Non échus	Dépréciés	Echus non dépréciés				Total
En millions d'euros			< 3 mois	De 4 à 6 mois	De 7 à 12 mois	> 12 mois	
Clients et comptes rattachés	2 808	478	786	120	196	295	4 683
Total	2 808	478	786	120	196	295	4 683

4.5.4 Dettes d'exploitation et autres comptes créditeurs

Les dettes d'exploitation incluent les paiements à effectuer à des tiers au titre des activités opérationnelles (dettes fournisseurs, sociales, sur impôts et taxes...) et sur acquisition d'actifs.

Lors de leur émission, les dettes sont comptabilisées à leur valeur nominale, à l'exception des dettes dont l'échéance est supérieure à un an, qui sont actualisées si l'effet de l'actualisation est significatif.

Les dettes d'exploitation se répartissent comme suit :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Fournisseurs et comptes rattachés	6 809	6 640	168
Dettes sur acquisitions d'immobilisations	895	1 359	-464
Avances et acomptes reçus sur commande	344	1 008	-663
Dettes sociales	3 193	3 038	156
Dettes sur l'Etat et les collectivités	1 725	1 797	-73
Autres dettes d'exploitation	639	755	-116
Subventions appelées d'avance	2 791	2 292	500
Produits constatés d'avance	2 855	2 781	74
Dérivés passifs sur les achats à terme d'électricité	68	114	-46
Total des dettes d'exploitation	19 319	19 784	-464

4.5.5 Actifs et passifs sur contrats clients

Les actifs sur contrats représentent un droit conditionnel à recevoir une rémunération au titre de biens ou services déjà transférés au client. Ils sont reclassés en créances clients dès lors que le droit à paiement devient inconditionnel, c'est-à-dire qu'il n'est plus soumis à d'autres conditions que le passage du temps. Ils sont comptabilisés parmi les créances d'exploitation. Les passifs sur contrats correspondent à la trésorerie reçue du client, ou au droit à paiement déjà acquis, au titre de prestations de services non encore exécutées et non encore reconnues en chiffre d'affaires. Ils sont comptabilisés parmi les dettes d'exploitation.

Les principaux actifs sur contrats identifiés au niveau du Groupe concernent :

- Les factures à établir liées aux contrats conclus avec les clients, et qui représentent la différence entre le chiffre d'affaires facturé et le chiffre d'affaires à reconnaître selon l'avancement des coûts ou la prestation réalisée ;
- Les autres actifs sur contrats, correspondant pour l'essentiel à des contreparties variables au profit du Groupe, mises en jeu dans le cadre de contrats clients

Pour ce qui concerne les passifs sur contrats, ils comprennent :

- Les avances et acomptes reçus au titre des commandes faites par les clients ;
- Les programmes de fidélité clients, valorisés et comptabilisés à la juste valeur du coût du point non consommé, et comptabilisés parmi les produits constatés d'avance contre une diminution du chiffre d'affaires. Ces passifs sur contrat sont repris par résultat en chiffre d'affaires au fur et à mesure que ces points sont utilisés par les clients ;
- Les produits constatés d'avance relatifs aux titres de transport émis dont le prix est encaissé au cours de la période mais qui sont utilisés pour une prestation de transport attendue sur les périodes ultérieures ;
- Les produits constatés d'avance liés aux contrats clients reconnus en chiffre d'affaires en continu, selon la méthode de l'avancement, ainsi que tout autre produit constaté d'avance au titre d'un contrat conclu avec les clients.
- Les autres passifs sur contrat, comprenant les bons de voyage émis en compensation d'une situation perturbée, et toute autre contrepartie variable au profit des clients.

La réconciliation des soldes des actifs et passifs sur contrats au titre de la période se présente ainsi :

En millions d'euros	31/12/2023	Augmentation	Diminution	Variation de périmètre	Change et autres	31/12/2024
Factures à établir	748	673	-490	0	-6	925
Autres actifs sur contrats clients	46	0	-45	0	0	2
Actifs sur contrats	794	674	-535	0	-6	927
Avances et acomptes reçus sur contrats clients	365	152	-186	-2	1	330
Produits constatés d'avance au titre des contrats clients	2 263	3 207	-3 183	1	69	2 356
Autres passifs sur contrats clients	420	1 003	-1 030	0	0	392
Passifs sur contrats	3 047	4 362	-4 400	-2	70	3 078

4.6 PROVISIONS

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation du Groupe à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour le Groupe.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques du Groupe ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que le Groupe assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions
Les provisions ont évolué comme suit :

correspond à la sortie de ressources qu'il est probable que le Groupe doit supporter pour éteindre son obligation. Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie. Les provisions sont actualisées lorsque l'effet de la valeur temps de l'argent est jugé significatif. Le taux d'actualisation utilisé est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie et de maturité comparable à l'échéance estimée de la provision. La référence retenue est Bloomberg AA pour la zone Euro.

En millions d'euros	31/12/2023	Dotations de l'exercice	Reprises de l'exercice (utilisées)	Reprises de l'exercice (non utilisées)	Autres variations	31/12/2024	dont courant	dont non courant
Risques environnementaux	572	29	-58	-23	13	533	-	533
Litiges et risques contractuels	270	139	-53	-121	0	235	56	179
Risques fiscaux, sociaux et douaniers	156	47	-45	-17	0	141	56	85
Coûts de restructuration	35	15	-27	-5	0	18	9	9
Autres	174	59	-30	-28	0	175	58	117
Total provisions	1 207	289	-213	-194	13	1 102	179	923

Les provisions enregistrent une variation nette de -106 M€ au 31/12/2024. Cette évolution comprend principalement :

- les dotations nettes des reprises inscrites en résultat opérationnel à hauteur de -129 M€, concernant les différentes natures de provisions pour risques et charges reprises ci avant.
- l'effet de désactualisation compris dans les « Dotations de l'exercice » inscrit en charge financière pour 13 M€
- et les « Autres variations » à hauteur de 13 M€ incluant l'ajustement du composant démantèlement du matériel roulant ferroviaire pour 9 M€, sans impact au compte de résultat.

Les principales évolutions sont détaillées ci-dessous par nature de provision.

4.6.1 Provisions pour risques environnementaux

Ces provisions couvrent les charges liées à la protection de l'environnement, à la remise en état des sites et au démantèlement du matériel. Les principales provisions concernent les risques suivants :

- Risque au titre de la responsabilité juridique du Groupe relative à l'amiante et au désamiantage :

Une obligation de désamiantage du matériel roulant démantelé pèse sur le groupe, ainsi que dans certains cas une obligation de désamiantage des bâtiments. Au titre du matériel contenant de l'amiante, cette obligation est actuelle dès la détection de l'amiante. Toute révision à la hausse de la provision pour démantèlement est comptabilisée en contrepartie d'une augmentation de la

valeur du matériel à l'actif du bilan pour les matériels non totalement amortis et en résultat pour les matériels arrivés à la fin de leur durée d'utilité. Une perte de valeur est constatée lorsque la nouvelle valeur comptable de l'actif dépasse sa valeur recouvrable. Le coût de démantèlement est amorti sur la durée restante d'utilisation du bien.

- une provision pour dépollution des sites : elle repose sur la meilleure estimation possible des diagnostics réalisés au moment de l'arrêté des comptes et sur la prise en considération de ces valorisations pour les risques connus et pour lesquels les diagnostics sont en cours.

En cas de diminution de la sortie probable de ressources estimée, la provision est reprise en contrepartie de l'actif correspondant et en résultat pour la partie excédant la valeur nette comptable de cet actif. La provision s'éteint progressivement en résultat au fur et à mesure de la réalisation des travaux de démantèlement.

- Charge de dépollution et destruction des traverses créosotées.

Une obligation de destruction des traverses créosotées du réseau dans des installations classées résulte d'un engagement pris par SNCF Réseau. L'obligation à ce titre a été reconnue intégralement au passif et actualisée en fonction de la programmation des déposes des traverses en bois.

Les risques environnementaux provisionnés concernent principalement les coûts liés :

– à l'amiante contenue dans les installations fixes et les matériels roulants ferroviaires pour 408 M€ (421 M€ en 2023)

– au traitement des traverses créosotées 57 M€ (66 M€ en 2023)

– à la remise en état des sites pollués 68 M€ (78 M€ en 2023)

La variation nette des provisions pour risques environnementaux (– 39 M€) concerne essentiellement les reprises réalisées au titre des traitements réalisés sur l'exercice.

4.6.2 Provisions pour litiges et risques contractuels

Le poste des provisions pour litiges et risques contractuels concerne principalement les risques liés à des contentieux juridiques et les charges liées aux pertes sur contrats.

4.6.2.1 Provisions pour litiges

Le Groupe est impliqué dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses non résolues dans le cadre de ses activités courantes.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru et de sa probabilité de réalisation.

Les reprises non utilisées proviennent principalement de l'extinction des risques liés à des litiges existants ou de l'ajustement de leur évaluation.

Les principaux litiges sont décrits ci-après :

– Accident Eckwersheim LGV

Le 14 novembre 2015, le déraillement d'une rame d'essai d'un TGV a fait 11 victimes et 42 blessés, à Eckwersheim en Alsace, sur la future ligne nouvelle Est Européenne.

Une provision au titre de la franchise « responsabilité civile » est constatée dans les comptes depuis l'accident. Les personnes morales SNCF et SNCF Réseau ont été

prises en examen pour homicides et blessures involontaires.

SNCF Réseau a été condamnée à la prise en charge, solidairement avec les autres condamnés (SNCF Voyageurs et Systra) de l'indemnisation des victimes.

– Tunnel des Montets

Le 20 février 2012, SNCF Réseau (ex RFF) a confié au groupement SPIE Batignolles TPCI, SOTRABAS, CEGELEC CENTRE EST, SPIE Batignolles ENERGIE FONTELEC et BG INGENIEURS CONSEILS un marché de conception réalisation pour la rénovation du Tunnel des Montets. Lors de l'exécution de ce marché, le concepteur a émis des réclamations liées au décompte de travaux pour donner suite aux travaux engagés dans le cadre de la rénovation du tunnel. Malgré des échanges en vue de solder par un protocole le dit marché, le groupement a engagé un contentieux et déposé le 23 octobre 2015, une requête introductive d'instance pour arrêter le solde du marché. Suite à la décision du tribunal du 28 juin 2023, il a été décidé d'annuler cet arrêt en réglant l'affaire au fond et de faire droit à leur appel puis de mettre à la charge de SNCF Réseau une somme de 6 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative. Par un mémoire, enregistré le 28 septembre 2023, les sociétés Spie Batignolles Génie Civil et autres déclarent se désister purement et simplement de leur pourvoi. La provision a été intégralement reprise.

– LGV Bretagne Pays-de-Loire

La mise en service de la ligne LGV BPL a généré un contentieux de réclamations indemnitaires pour dommages de travaux publics. Des demandes préalables d'indemnisation majoritairement en Sarthe et Ile et Vilaine et des demandes d'expertise en Mayenne, ont été notifiées au titre des nuisances, principalement sonores générées par l'existence et l'exploitation de la ligne. En octobre 2023, SNCF Réseau a reçu 48 demandes indemnitaires préalables. Le montant des provisions s'élève à 18 M€. A la suite de la décision de la CAA de renvoi de Nantes, la responsabilité de SNCF Réseau a été écartée. La provision a été reprise en totalité en 2024.

– Grèves 2018 – 2023

SNCF Réseau a fait l'objet d'assignations en réparation du préjudice subi du fait des mouvements sociaux du printemps et de l'été 2018 provoqués par la réforme du secteur ferroviaire, de la part d'entreprises de fret ferroviaire (T3M), et de la part d'entreprises non ferroviaires (SAEME – Evian).

D'autre part, un ensemble de 11 entreprises ferroviaires (LINEAS, EUROPORTE France, T3M, MILLET RAIL, REGIORAIL France, FROIDCOMBI, CFL CARGO, CAPTRAIN, COMBIRAIL et DB CARGO) entend obtenir du gestionnaire d'infrastructure l'indemnisation des sillons-jours supprimés en raison de plusieurs mouvements sociaux dont elles tiennent SNCF Réseau pour responsable. A titre principal, les demandes visent l'indemnisation des conséquences nées des grèves provoquées par le projet de loi de réforme des retraites qui s'est déroulé entre 2022 et 2023, dont l'ampleur à la fois en termes de durée et de mobilisation a singulièrement affecté le trafic des convois ferroviaires.

Cette action en justice fait suite aux réclamations commerciales adressées au gestionnaire d'infrastructure

puis rejetées par ce dernier au motif que lesdits mouvements revêtaient pour les entreprises ferroviaires comme pour lui, toutes les caractéristiques d'un événement relevant de la force majeure

– Litige EDF

EDF a adressé une réclamation à SNCF SA au titre du contrat de fourniture d'électricité de plusieurs sites du Groupe notamment des sites Geodis et Keolis. La provision constituée à hauteur du risque estimé a été intégralement reprise à la suite de la mise en place d'un accord transactionnel.

4.6.3 Provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers

Les provisions pour risques fiscaux sont constituées des risques fiscaux portant sur les impôts et taxes. Les positions fiscales incertaines liées aux impôts sur le résultat sont, quant à elles, comptabilisées en dettes d'exploitation selon la norme IAS12 Impôts sur le résultat.

Les provisions pour risques fiscaux, sociaux et douaniers sont essentiellement liées aux contrôles URSSAF et TVA en cours.

4.6.4 Provisions pour coûts de restructuration

Le coût des actions de restructuration est intégralement provisionné dans l'exercice lorsque le principe de ces mesures a été décidé et annoncé avec suffisamment de détail avant la clôture des comptes pour être de nature à créer une attente fondée chez les tiers concernés que celles-ci seront bien mises en œuvre.

Les provisions pour coûts de restructuration concernent essentiellement les activités Keolis et Geodis.

4.6.5 Autres provisions

Les autres provisions sont pour l'essentiel constituées des provisions techniques relatives aux risques portés par la captive de réassurance SNCF RE, ainsi qu'à des provisions pour renouvellement des immobilisations concédées et d'autres risques opérationnels.

4.7 PASSIFS ÉVENTUELS

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs incertains qui ne sont pas totalement sous le contrôle du Groupe ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas.

A l'exception de ceux éventuellement reconnus dans le cadre d'un regroupement d'entreprises, les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Quand il en existe, ils font l'objet d'une information dans la note sur les engagements hors bilan.

4.7.1 Aides présumées de l'État et du Conseil Général d'Île-de-France

Le groupement de transporteurs Optile, dont Keolis est membre, est concerné par la décision du Conseil d'État relative à la récupération de subventions accordées par le Conseil Régional de l'Île-de-France au motif qu'il aurait bénéficié du régime d'aides d'État de manière illégale. Le dispositif ayant été jugé compatible avec le marché intérieur, mais non notifié à la Commission, par arrêt rendu en date du 18 mars 2020, le Conseil d'État a demandé à la région Île-de-France de « prendre les mesures nécessaires pour assurer le paiement, par chaque entreprise ayant exercé une activité sur un

marché ouvert à la concurrence et ayant bénéficié du régime d'aides illégalement mis à exécution, des montants correspondants aux intérêts que l'entreprise aurait acquitté si elle avait dû emprunter.

Le 8 juillet 2021, la Région Île-de-France a adressé une lettre aux filiales du Groupe Keolis pour procéder à l'exécution de la décision du Conseil d'État du 18 mars 2020 dans laquelle il apparaît que le montant des intérêts à récupérer pourrait s'avérer non significatif dans le cadre de ce litige. Keolis a adressé le 4 janvier 2022 une réponse à la Région en coordination avec le syndicat Optile.

Plus de deux ans plus tard, la Région Île-de-France a adressé aux filiales du Groupe Keolis concernées un courrier en date du 28 mars 2024 réaffirmant son intention d'exécuter l'arrêt rendu par le Conseil d'État, et présentant un nouveau mode de calcul des intérêts (intérêts composés au lieu d'intérêts simples). Ces montants se sont vus modifiés via un nouveau courrier en date du 20 mai 2024 reflétant de nouvelles modalités de calcul.

La Région Île-de-France rappelle dans ses courriers que peuvent être déduits des montants à récupérer les aides à l'investissement qui sont venues en déduction des subventions d'exploitation à titre d'amortissements et ont donné lieu à une déduction des frais financiers. Le dossier communiqué en janvier 2022 apportant ces éléments de réponse n'a pas été pris en compte par la Région.

Keolis, par l'intermédiaire de son conseil juridique, a répondu à la Région Île-de-France par une lettre du 30 avril 2024 en présentant les arguments juridiques qui concluent à ce qu'aucun paiement n'est dû par les filiales du Groupe Keolis concernées.

Keolis, tout comme le groupement Optile, a maintenu sa position initiale dans un courrier en date du 6 juin 2024. A l'instar des autres membres du Groupement Optile, Keolis a pris contact avec la Région IDF au début de l'été 2024. Des éléments complémentaires ont été apportés par Keolis en fin d'année et la Région a annoncé qu'elle se positionnerait sur les demandes d'exonération de paiement des intérêts au plus tard avant la fin du premier trimestre 2025 (courrier du 8 janvier 2025). Compte tenu de ces éléments, Keolis n'a pas provisionné ce risque au 31 décembre 2024.

4.7.2 Résiliation du contrat de concession Gare du Nord

Suite à la notification à la société GDN 2024 de la résiliation pour faute du contrat de concession par SNCF Gares & Connexions en tant qu'Autorité Concédante le 21 septembre 2021, des travaux d'analyse ont été menés pour estimer l'indemnité de déchéance du concessionnaire d'une part, et le préjudice subi par l'Autorité Concédante d'autre part. Ces travaux ont conduit l'Autorité Concédante à notifier au Concessionnaire le 21 décembre 2021 le décompte de résiliation provisoire.

En parallèle, le Concessionnaire en date du 24 décembre 2021 a notifié l'Autorité Concédante d'une Demande Indemnitaire Préalable, laquelle a été reprise dans le dépôt d'un recours indemnitaire le 6 janvier 2022 devant le tribunal administratif de Paris.

En réponse, le 18 février 2022, SNCF Gares & Connexions a déposé :

- son mémoire en défense, tendant à démontrer que la décision de résiliation pour faute était fondée, ce qui emporterait rejet des prétentions de GDN 2024 et réciproquement,

- un recours indemnitaire contre GDN 2024 auprès du Tribunal Administratif. Ce recours complète une

assignation en paiement déposée le 24 janvier 2022, auprès du Tribunal de Commerce de Paris, au titre d'une clause de garantie à première demande.

Concernant les deux recours indemnitaires, la situation n'a pas évolué sur le premier semestre 2024.

Concernant l'assignation en paiement au titre de la garantie à première demande, le Tribunal de commerce de Paris a condamné la société New Immo Holding le 22 septembre 2023 à payer 47 M€ et 1,3 M€ d'intérêts à SNCF Gares & Connexions. Les fonds ont été encaissés par SNCF Gares & Connexions. La société New Immo Holding a fait appel le 7 novembre 2023. Le jugement a été confirmé par la Cour d'appel le 27 mars 2024 et la société New Immo Holding s'est pourvue en cassation.

Compte tenu du caractère bien-fondé de la résiliation du contrat de concession, de l'analyse de ses conséquences et en l'absence d'évolution sur le fond, aucune provision pour litige n'a été constatée au 31 décembre 2024, de même qu'au 31 décembre 2023.

4.7.3 Enquête de l'Autorité de la concurrence sur les secteurs du transport ferroviaire et de la billetterie en France

L'Autorité de la concurrence a annoncé en mai 2023 enquêter sur les secteurs du transport ferroviaire et de la billetterie en France, soupçonnant des « pratiques anticoncurrentielles ». À date, aucune information n'a été communiquée par l'Autorité de la concurrence dans l'attente d'une instruction au fond.

En conséquence, et en l'absence de risque identifié, aucune provision n'a été comptabilisée dans les comptes du groupe au 31 décembre 2024.

4.7.4 Enquête de la Commission européenne sur les mesures de soutien françaises en faveur de Fret SNCF

Ce litige est présenté en note Faits marquants.

5. AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1 DESCRIPTION DES AVANTAGES DU PERSONNEL

5.1.1 Conventions collectives et accords de branche

Les principales conventions collectives appliquées au sein du Groupe sont :

- la convention collective des transports publics urbains (CCN_3099) au sein des filiales Keolis ;
- la convention collective des transports routiers (CCN_3085).
- la convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217) ; les négociations relatives à la création d'une Convention Collective Nationale (CCN) pour l'ensemble de la branche ferroviaire ont débuté en décembre 2013. Imposées par la Loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire, ces négociations portent sur les thématiques obligatoires d'une convention collective de branche en droit français. Ainsi, cinq accords de branche, concernant chacun un futur volet de la CCN, ont été d'ores et déjà négociés et conclus :
- L'accord du 23 avril 2015 relatif au champ d'application de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif aux dispositions générales de la CCN ;
- L'accord du 31 mai 2016 relatif au contrat de travail et à l'organisation du travail dans la branche ferroviaire. ;
- L'accord du 6 juin 2017 relatif à la formation professionnelle dans la branche ferroviaire ;

– L'accord du 6 décembre 2021 relatif aux classifications et aux rémunérations dans la branche ferroviaire.

– L'ensemble de ces accords ont été étendus par arrêté ministériel, et sont donc pleinement applicables à l'ensemble des entreprises de la branche. Sont ainsi concernées toutes les entreprises dont l'activité principale est visée par le champ d'application de la CCN. Par exception, il est à noter que le volet "organisation du travail" de la CCN, prévu par l'accord du 31 mai 2016, est applicable depuis le 1er janvier 2017 non-seulement aux entreprises de la branche, mais également aux salariés des entreprises titulaires d'un certificat ou d'un agrément de sécurité affectés aux activités ferroviaires, quelle que soit l'activité principale de leurs entreprises.

– Les négociations sur les autres volets de la future CCN de la branche ferroviaire se poursuivent. Les volets restant à traiter sont les suivants :

– Les garanties collectives des salariés de la branche (prévoyance) ;

– Le droit syndical.

– Par ailleurs, la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 "pour un nouveau pacte ferroviaire" a défini le calendrier et les modalités d'ouverture à la concurrence des services ferroviaires nationaux de voyageurs et confié à la branche la négociation des garanties sociales, autres que celles déjà prévues par la loi, attachées aux salariés transférés dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des services publics de transport ferroviaire de voyageurs, dit « sac à dos social ».

– L'accord signé le 6 décembre 2021, aujourd'hui étendu, définit ainsi, au-delà des règles déjà prévues par la loi (garanties de l'emploi et de rémunération, affiliation au régime spécial de retraite), les règles de transfert des garanties sociales dont les salariés bénéficiaient, telles que le maintien dans leur logement locatif, l'accès à la médecine de soins SNCF, la continuité des facilités de circulation, le devenir de leur compte-épargne temps, etc., chez leur nouvel employeur.

5.1.2 Régimes de retraite et autres avantages assimilés

Le Groupe, via ses filiales, participe à des régimes de retraite en accord avec les lois et pratiques de chaque pays dans lequel il est implanté et en dehors des régimes de droits communs régis par la loi. Ces avantages consistent en des indemnités de fin de carrière ou indemnités de départ en retraite (France), des régimes de retraite à prestations définies (Royaume-Uni, Italie (TFR), Allemagne, Pays-Bas, Suède, Norvège, Australie et Canada) et de frais de santé des retraités (Canada).

En France, les indemnités de départ à la retraite versées au salarié lors de son départ sont déterminées selon la convention collective nationale ou l'accord d'entreprise en vigueur dans l'entreprise.

Ces régimes peuvent faire l'objet d'un financement partiel.

En Italie, les salariés bénéficient du Trattamento di Fine Rapporto di lavoro subordinato (TFR). Cette indemnité de cessation d'emploi due par l'employeur sans considération du motif de rupture du contrat, prend la forme d'un versement unique représentant environ 1/14ème de la rémunération annuelle par année d'ancienneté. Ce régime est comptabilisé comme un avantage postérieur à l'emploi puisque les indemnités sont octroyées aux salariés au titre des services rendus pendant la période d'activité.

5.1.3 Rentes Accidents du travail, de trajets et maladies professionnelles (ATT-MP) des agents du cadre permanent

Le service des rentes Accidents du Travail (ATT-MP) est auto-assuré pour le personnel au statut actif et retraité des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis, indépendamment du régime général en vigueur.

Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté. Elles constituent des avantages à long terme pour les actifs en période d'activité et des avantages postérieurs à l'emploi pour la période de retraite des agents.

La provision intègre la réversibilité des rentes d'accidents du travail, en principe non réversibles, sauf lorsque le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à la maladie ou à l'accident professionnel. Dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit.

5.1.4 Action sociale

Diverses actions sont mises en œuvre au titre de l'action sociale pour le personnel des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis : accès aux infrastructures, consultations d'assistantes sociales... Ces actions profitent à l'ensemble des agents actifs (avantages à court terme) et essentiellement aux agents retraités relevant du régime spécial statutaire et à leurs veuves (avantages postérieurs à l'emploi). Une provision à due concurrence au titre de l'avantage octroyé aux retraités est donc constituée.

5.1.5 Régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires

Le régime de prévoyance complémentaire concerne les cadres supérieurs statutaires des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis. Le régime différentiel verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints). La provision est constituée au titre du régime RDCS qualifié d'avantages postérieurs à l'emploi.

5.1.6 Cessations anticipées d'activité et temps partiels de fin de carrière

Les formules de cessations anticipées d'activité (CAA) et de temps partiels de fin de carrière (TPFC) résultent de l'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière du 22 avril 2024, qui se substitue à l'accord de juin 2008 relatif à la cessation progressive d'activité (CPA).

L'accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière offre à tout salarié contractuel ou statutaire des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis (pour une durée de 3 ans), la possibilité de bénéficier d'une formule de cessation anticipée d'activité ou d'un temps partiel de fin de carrière, dès lors qu'il liquide son droit à pension de retraite à l'issue du dispositif.

La CAA TPFC constitue un avantage postérieur à l'emploi et fait l'objet d'une provision. Le calcul de la provision repose sur plusieurs hypothèses structurantes, telles que

l'âge de départ à la retraite, la durée d'exposition à des postes à pénibilité avérée, les prévisions d'adhésion aux différentes formules de CAA ou de TPFC.

La provision relative à la CPA, devenue caduque du fait du nouvel accord du 22 avril 2024 a été reprise en quasi-intégralité. La CPA qui constituait un avantage à long terme, proposait une formule de temps de travail permettant une cessation dégressive ou complète d'activité avant le départ à la retraite.

5.1.7 Médailles du travail et autres avantages

Ce poste regroupe les autres avantages à long terme accordés au personnel, notamment les gratifications au titre des médailles du travail (France) ainsi que les indemnités de cessation d'emploi relevant de l'auto-assurance chômage et du dispositif de départs volontaires des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis.

5.1.8 Comptes épargne temps de fin d'activité

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'ex EPIC SNCF Mobilités avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou dans le cadre d'une cessation progressive d'activité. L'accord bénéficie au personnel des 6 entités SNCF.

5.1.9 Facilités de circulation

Les personnels actifs et retraités des 6 entités SNCF, des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Le groupe estime que ce dispositif n'a pas d'impact dimensionnant sur ses moyens de production.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

L'obligation du groupe relative à ces avantages est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif.

Jusqu'au 31 décembre 2022, le coût moyen marginal du dispositif est resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation. Aucun passif n'était donc reconnu.

Depuis le 31 décembre 2022, le groupe a reconnu pour la première fois un passif au titre des FC. En effet, la convention signée en août 2022 entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) induisant une augmentation des charges sociales dues au titre des facilités de circulation, a modifié le coût marginal du dispositif : l'assiette des cotisations reposant désormais sur le barème forfaitaire de valorisation des facilités de circulation fixé par ladite convention.

Cette évolution du coût marginal s'était traduite par la comptabilisation d'une provision au titre des facilités de circulation de 78 M€ au 31 décembre 2022, en contrepartie des réserves non recyclables au titre des écarts actuariels.

L'assiette établie sur la base du barème forfaitaire des facilités de circulation de l'ensemble des bénéficiaires pour la période postérieure à l'emploi est estimée à 920 M€ au 31 décembre 2024 (contre 941 M€ au 31 décembre 2023).

5.2 EVOLUTION DE LA SITUATION NETTE DES RÉGIMES

5.2.1 Décomposition du passif (actif) net

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Valeur actualisée des obligations	3 517	3 019
Juste valeur des actifs du régime	-746	-711
Situation nette des régimes	2 771	2 308
Effet du plafonnement de l'actif	4	1
Passif (actif) net à la date de clôture	2 774	2 309
<i>Dont Passifs nets comptabilisés</i>	<i>2 841</i>	<i>2 312</i>
<i>Dont Actifs nets comptabilisés</i>	<i>67</i>	<i>2</i>

Les principaux régimes d'avantages du personnel du Groupe donnent lieu à la comptabilisation des passifs suivants :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Retraite et autres avantages assimilés	343	325
Prévoyance CS	44	46
Action Sociale	177	182
Rentes Accidents du travail	786	793
Cessation anticipée d'activité (CAA) & Temps partiel fin de carrière (TPFC)	751	0
Passif au titre des avantages postérieurs à l'emploi	2 102	1 346
Rentes Accidents du travail	42	42
Médailles du travail et autres avantages assimilés	176	205
Cessation progressive d'activité (CPA)	8	273
Compte épargne temps (CET)	514	446
Passif au titre des autres avantages à long terme	740	966
Passif total	2 842	2 311
- dont non courant	2 581	2 156
- dont courant	260	155

5.2.2 Variation du passif (actif) net

Les éléments expliquant la variation du passif net sur la période sont ci-après détaillés :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Total passif (actif) net à l'ouverture	2 309	1 979
Coût des services rendus *	163	191
Coût des services passés *	443	-9
Effet des liquidations du régime	-4	-3
Intérêt financier net	66	65
Écarts actuariels générés sur la période	-26	264
Prestations payées par l'entreprise aux salariés *	-174	-172
Contribution de l'employeur au fonds *	-14	-13
Effet des variations de périmètre	11	5
Effet de change	-1	-2
Autres *	0	4
Total passif (actif) net à la clôture	2 774	2 309

(*) voir note 3.5.4

-419

- 3

L'augmentation du passif (actif) net de 465 M€ résulte essentiellement de la constatation de la provision relative aux Cessations anticipées d'activité (CAA) aux Temps partiels fins de carrières (TPFC) de 751 M€ et de la reprise concomitante de la provision pour Cessations progressives d'activité pour 265 M€.

Au 31 décembre 2024, le gain actuariel net de 26 M€ résulte essentiellement des effets contrastés relatifs à :

- La variation des taux d'actualisation et des taux d'inflation observée sur l'ensemble des zones monétaires ;
- L'évolution des autres hypothèses, notamment le taux d'augmentation des salaires ;
- Un écart observé sur le nombre de jours épargnés sur les Comptes Épargne Temps ;
- Et aux autres écarts d'expérience relatifs aux effectifs et aux barèmes des salaires.

Le gain actuariel reconnu en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi s'élève à 70 M€. L'écart actuariel imputé en résultat financier au titre des autres avantages à long terme est une charge nette actuarielle de 46 M€.

Au 31 décembre 2023, l'augmentation du passif net résultait notamment de la constatation de la perte actuarielle nette de 264 M€, liée aux effets contrastés des éléments ci-après :

- Le changement d'estimation de la provision Comptes Épargne Temps. Depuis sa mise en place, la provision était évaluée de façon simplifiée sur la base des jours épargnés. Compte tenu de l'expérience et des observations réalisées, l'évaluation au 31 décembre 2023 a pu être réalisée conformément à la méthode actuarielle dite des unités de crédit projetées, celle-ci intègre donc les comportements (épargne, monétisation) de façon prédictive. Le changement d'estimation s'est traduit par une augmentation de la provision en contrepartie d'un écart actuariel de -78 M€ imputé en résultat financier ;
- La diminution des taux d'actualisation et d'inflation observée sur l'ensemble des zones monétaires ;

- L'évolution des autres hypothèses, notamment le taux d'augmentation des salaires ;

– Et les écarts d'expérience relatifs aux effectifs et aux barèmes des salaires.

La perte actuarielle reconnue en « Réserves non recyclables » au titre des avantages postérieurs à l'emploi s'élevait à -84 M€. L'écart actuariel imputé en résultat

financier au titre des autres avantages à long terme était une charge nette actuarielle de -181 M€.

Les effets de change concernent principalement les régimes de retraite des filiales anglaises et résultent de la baisse de la parité Livre Sterling / Euro observée depuis le Brexit

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2024, sont les suivantes :

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	1 032	46	182	835	719	205	3 019
Coût des services rendus	38	1	3	24	65	33	163
Cotisation des salariés	6						6
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	0	0	0	0	715	0	715
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	-273	1	-272
Effet des liquidations	-2	0	0	0	0	-3	-4
Coût financier	44	2	6	27	15	3	97
Ecarts actuariels générés sur la période	-95	-1	-5	2	52	-6	-52
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-24	-2	-9	-59	-21	-59	-174
Prestations payées par le fond	-21						-21
Effet des variations de périmètre	12	0	0	0	0	0	11
Effet de change	29					1	30
Autres	-2	0	0	0	-1	3	-1
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	1 018	44	177	828	1 272	176	3 517
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	321	44	177	828	1 272	176	2 819
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	698						698

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés
Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	711
Rendement implicite des actifs de régime	33
Ecarts actuariels générés sur la période	-26
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	14
Cotisation des salariés au fonds	6
Prestations payées par le fonds	-21
Effet des variations de périmètre	0
Effet de change	31
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	746
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	1
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	2
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	4

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	1 018	44	177	828	1 272	176	3 517
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-746	0	0	0	0	0	-746
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	4	0	0	0	0	0	4
Total Passif (actif) net à la clôture	276	44	177	828	1 272	176	2 774
Actif disponible après effet du plafonnement	67						67
Total Passif à la clôture	343	44	177	828	1 272	176	2 841

Les variations de la valeur actualisée des obligations, de la juste valeur des actifs de régime et du passif (actif) net au titre de l'exercice 2023, étaient les suivantes :

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
Valeur actualisée de l'obligation à l'ouverture	897	47	179	829	469	202	2 623
Coût des services rendus	27	1	3	26	96	39	191
Cotisation des salariés	0						0
Coût des services passés générés au titre d'une modification de régime	-10	0	0	0	0	1	-9
Coût des services passés générés au titre d'une réduction de régime	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations	-3	0	0	0	0	0	-3
Coût financier	46	2	6	29	17	3	102
Ecart actuariels générés sur la période	57	-1	4	9	172	9	250
Prestations payées par l'entreprise aux salariés	-17	-2	-9	-58	-34	-51	-172
Prestations payées par le fond	-19						-19
Effet des variations de périmètre	40	0	0	0	0	0	40
Effet de change	13					-1	13
Autres	0	0	0	0	0	2	3
Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	1 032	46	182	835	719	205	3 019
<i>Dont valeur actualisée des obligations non financées</i>	300	46	182	835	719	205	2 287
<i>Dont valeur actualisée des obligations intégralement ou partiellement financées</i>	731						731

31/12/2023

En millions d'euros

Retraites et assimilés

Juste valeur des actifs du régime à l'ouverture	644
Rendement implicite des actifs de régime	39
Écarts actuariels générés sur la période	-14
Effet des réductions et liquidations	0
Contribution de l'employeur au fonds	13
Cotisation des salariés au fonds	0
Prestations payées par le fonds	-19
Effet des variations de périmètre	35
Effet de change	14
Autres	-1
Juste valeur des actifs du régime à la clôture	711
Effet du plafonnement de l'actif à l'ouverture	0
Variation de l'effet du plafonnement de l'actif	1
Intérêt financier sur l'effet du plafonnement de l'actif	0
Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
(+) Valeur actualisée de l'obligation à la clôture	1 032	46	182	835	719	205	3 019
(-) Juste valeur des actifs du régime à la clôture	-711	0	0	0	0	0	-711
(+) Effet du plafonnement de l'actif à la clôture	1	0	0	0	0	0	1
Total Passif (actif) net à la clôture	323	46	182	835	719	205	2 309
Actif disponible après effet du plafonnement	2						2
Total Passif à la clôture	325	46	182	835	719	205	2 312

5.2.3 Décomposition des actifs de régime

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Obligations	177	158
Actions	547	531
Biens immobiliers	4	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4	4
Autres	14	13
Juste valeur totale des actifs du régime	746	710
<i>Dont marché actif</i>	746	673
<i>dont zone Euro</i>	9	9

Les actifs concernent principalement les régimes de pension des filiales anglaises du Groupe.

5.2.4 Droits à remboursement

En Allemagne principalement, certains régimes des filiales de Geodis disposent de droits à remboursement (10 M€ au 31 décembre 2024, et 10 M€ au 31 décembre 2023). Ils sont comptabilisés, à leur juste valeur, comme un actif distinct au bilan. Les écarts actuariels générés sur la

période au titre de ces droits à remboursement sont comptabilisés immédiatement en réserves non recyclables, selon les mêmes modalités que les écarts actuariels constatés sur les actifs de régime

5.2.5 Analyse des contributions à verser au fonds de pension sur N+1

Dans le cadre des régimes partiellement ou totalement couverts par des actifs de régime (principalement dans les pays anglo-saxons), les cotisations qu'il est prévu de verser au cours de l'exercice N+1, par les entreprises et/ou les bénéficiaires sont déclinées ci-après :

31/12/2024

En millions d'euros

Retraites et assimilés

Contributions de l'employeur au fonds	9
Contributions des salariés au fond	5
Total Contributions à verser	15

31/12/2023

En millions d'euros

Retraites et assimilés

Contributions de l'employeur au fonds	8
Contributions des salariés au fond	5
Total Contributions à verser	13

5.3 CHARGES DES RÉGIMES D'AVANTAGES DU PERSONNEL

Pour les régimes de base et autres régimes à cotisations définies, le Groupe comptabilise en charges les cotisations à payer lorsqu'elles sont dues et aucune provision n'est comptabilisée, le Groupe n'étant pas engagé au-delà des cotisations versées.

Est principalement concerné, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut des sociétés du Groupe.

Pour les régimes à prestations définies, lorsque les prestations sont assurées par un tiers (contrats d'assurance, organismes de prévoyance non liés au Groupe) et que le Groupe n'a pas d'obligation, juridique ou implicite, de combler les pertes éventuelles relatives aux services rendus au cours de la période et des périodes antérieures, aucune obligation n'est comptabilisée et les primes d'assurance et/ou de prévoyance payées sont comptabilisées comme des versements à un régime à cotisations définies, l'obligation de servir les prestations aux salariés relevant de la seule responsabilité de l'organisme tiers.

Dans les autres cas, les engagements font l'objet d'évaluations actuarielles et de provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'accumulation des droits à prestation par les salariés. La dette actuarielle (ou valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations définies) est alors déterminée selon la méthode actuarielle dite des unités de crédits projetés qui stipule

que chaque période de service donne lieu à constatation d'une unité de droit à prestation et évalue séparément chacune de ces unités pour obtenir l'obligation finale. Ces calculs intègrent des hypothèses de taux d'actualisation, de mortalité, de rotation du personnel et de projection des salaires futurs.

En cas de régimes partiellement ou totalement financés par des actifs de régime, le passif (actif) net est comptabilisé à hauteur de la différence négative ou positive entre la valeur actualisée de l'obligation et la juste valeur des actifs du régime.

Les éléments de variation de l'engagement net sont comptabilisés selon leur nature.

La charge nette est constatée :

- En résultat opérationnel courant pour la part correspondant au coût des services rendus matérialisant l'acquisition linéaire des droits à prestations, au coût des services passés (modification et réduction de régime) et à l'effet des liquidations. Le coût des services passés est comptabilisé immédiatement et totalement en résultat que les droits soient acquis ou non.

- En résultat financier pour la part correspondant à l'intérêt financier net (coût de la désactualisation de la dette, diminué le cas échéant du rendement implicite des actifs du régime et de l'intérêt sur l'effet de plafonnement de l'actif) ainsi que les écarts actuariels générés au titre des autres avantages à long terme.

5.3.1 Charge nette au titre des régimes à prestations définies

La charge enregistrée en résultat au titre des exercices 2024 et 2023 est détaillée dans les tableaux ci-après.

Le coût des services rendus au titre de l'exercice s'élève à 163 M€ (191 M€ en 2023). Le résultat financier inclut principalement la dés-actualisation de la dette et une charge nette actuarielle de -46 M€ sur les avantages à long-terme contre une charge nette actuarielle -181 M€ en 2023 (voir notes 5.2.2 et 5.4).

31/12/2024	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'Euros							
Charges (+) et Produits (-)							
Coût des services rendus	38	1	3	24	65	33	163
Coût des services passés générés sur l'exercice	0	0	0	0	442	0	443
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	0	0	0	0	715	0	715
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	-273	1	-272
Effet des liquidations sur l'obligation	-2	0	0	0	0	-3	-4
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	3	0	0	0	0	5	7
Résultat opérationnel courant	40	1	3	24	507	36	610
Intérêt financier net du régime	11	2	6	27	15	3	64
<i>Dont coût financier</i>	44	2	6	27	15	3	97
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-33						-33
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				-1	52	-6	46
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	11	2	6	27	68	-3	110
Total Charge ou (Produit) comptabilisé	51	2	9	51	575	33	720

31/12/2023	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL
En millions d'Euros							
Charges (+) et Produits (-)							
Coût des services rendus	27	1	3	26	96	39	191
Coût des services passés générés sur l'exercice	-10	0	0	0	0	1	-9
<i>Dont effet des modifications de régime</i>	-10	0	0	0	0	1	-9
<i>Dont effet des réductions de régime</i>	0	0	0	0	0	0	0
Effet des liquidations sur l'obligation	-3	0	0	0	0	0	-3
Effet des liquidations sur les actifs de régime	0						0
Autres	1	0	0	0	0	3	3
Résultat opérationnel courant	15	1	3	26	96	42	182
Intérêt financier net du régime	7	2	6	29	17	3	63
<i>Dont coût financier</i>	46	2	6	29	17	3	102
<i>Dont rendement implicite des actifs du régime</i>	-39						-39
<i>Dont intérêt financier sur le plafonnement de l'actif</i>	0						0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des avantages à long terme				0	172	9	181
Autres	0	0	0	0	0	0	0
Résultat financier	7	2	6	29	189	11	244
Total Charge ou (Produit) comptabilisé	23	3	9	54	284	54	426

5.3.2 Charge nette au titre des régimes à cotisations définies

La charge comptabilisée au titre des régimes à cotisations définies est comprise dans les charges de personnel et s'élève à 1,6 milliard d'euros au 31 décembre 2024 (1,6 milliard d'euros en 2023). Elle concerne pour l'essentiel le régime spécial de retraite du personnel au statut des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, FRET SNCF, Hexafret et Technis, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF en 2007.

5.3.3 Écarts de réévaluation comptabilisés en réserves non recyclables

Les écarts actuariels générés sur la période au titre des avantages postérieurs à l'emploi sont comptabilisés immédiatement en contrepartie des réserves non recyclables (capitaux propres).

En cas de dé-comptabilisation partielle ou totale du passif, ils ne seront jamais repris en résultat sur les exercices ultérieurs. Ils pourront éventuellement être transférés dans une autre composante des capitaux propres (Autres réserves notamment).

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	-8	0	148	-115	25
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	95	0	5	-2	97
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-26				-26
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	0				0
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	-2				-2
Effet de change	4				4
Autres	-2	0	0	0	-2
Écarts de réévaluation à la clôture	60	1	153	-117	97

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL
<i>(pertes) et gains</i>					
Écarts de réévaluation à l'ouverture	58	-1	152	-106	103
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des obligations	-57	1	-4	-9	-69
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				-14
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des droits à remboursement	1				1
Variation nette de l'effet du plafonnement de l'actif	-1				-1
Effet de change	2				2
Autres	3	0	0	0	3
Écarts de réévaluation à la clôture	-8	0	148	-115	25

5.4 HYPOTHÈSES ET ÉCARTS ACTUARIELS

5.4.1 Principales hypothèses actuarielles retenues

Les provisions pour engagements de personnel sont calculées sur une base actuarielle, en utilisant la méthode des unités de crédit projetées. Les paramètres utilisés pour la modélisation des principaux avantages du personnel sont les suivants :

Taux d'actualisation

Le taux d'actualisation utilisé pour actualiser les obligations relatives aux avantages postérieurs à l'emploi et aux avantages à long terme, est déterminé par référence à un taux de marché à la date de clôture fondé sur les obligations d'entreprises de première catégorie de maturité comparable à celle des engagements.

Table de mortalité

Depuis le 31 décembre 2013, les engagements relatifs à l'Action sociale et au régime différentiel de prévoyance des cadres au statut relevant des sociétés SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions et FRET SNCF sont évalués sur la base d'une table de mortalité prospective par sexe spécifique à la population cheminote (base régime spécial de retraite) construite par la Caisse de Prévoyance Retraite (CPRP) et validée par un actuaire certificateur.

Une table intégrant un coefficient de dégradation a été extrapolée pour les régimes des Rentes AT/MP. Sur la

base de la table certifiée CPRP, les tables de mortalité des autres régimes ont également été modifiées.

Ces changements de tables de mortalité répondent, entre autres, à la précision apportée par la norme révisée selon laquelle la mortalité doit refléter celle des bénéficiaires du régime pendant et après la période d'activité.

Taux d'adhésion au régime CAA TPFC

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière est calculé sur la base d'hypothèses d'adhésion aux différentes formules, en fonction des catégories de personnel.

Ces hypothèses sont les suivantes :

- 40% des statutaires et 30% des contractuels du fait de leur expérience sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA avec pénibilité ;
- 15% des statutaires et 12% des contractuels non suffisamment exposés sur des postes à pénibilité avérée, éligibles à la CAA pour tous ;
- 5% des salariés éligibles au TPFC.

Taux d'adhésion au régime CPA

Le montant de l'engagement au titre de l'accord de cessation progressive d'activité était calculé sur la base de taux d'adhésion déterminés pour chacune des 6 entités SNCF.

5.4.1.1 Hypothèses retenues pour les principaux régimes du Groupe

Les engagements envers le personnel des sociétés SNCF issues du groupe public ferroviaire représentent près de 85% du total Groupe : les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations ainsi que les données comparatives sont détaillées ci-après.

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	CPRF 2070 / CPRF	CPRF 2070 / CPRF
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	CPR80%H / 20%F / CPRF	CPR80%H / 20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H / 20%F / CPRF	CPR80%H / 20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Voyageurs		18,39%
Taux d'adhésion au régime CPA - FRET SNCF		13,09%
Taux d'adhésion au régime CPA - SA SNCF		7,71%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Gares et connexions		13,10%
Taux d'adhésion au régime CPA - SNCF Réseau		21,08%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

5.4.1.2 Hypothèses retenues pour les autres régimes par zone géographique

Concernant les engagements envers le personnel des autres filiales du Groupe, les principales hypothèses utilisées selon leur durée, pour les principales zones monétaires, ainsi que les données comparatives sont détaillées ci-après :

	31/12/2024					31/12/2023				
	Zone Euro			Grande Bretagne	Suède	Zone Euro			Grande Bretagne	Suède
	Geodis CL Germany GmbH	Geodis France	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB	Geodis CL Germany GmbH	Geodis France	Keolis	Eurostar	Geodis Holding Sweden AB
Taux d'actualisation	3,49%	3,37%	3,13%	5,70%	3,20%	3,40%	3,23%	3,19%	4,75%	3,30%
Taux d'augmentation des salaires	2,50%	2,90%	4,54%	2,90%	2,80%	3,50%	2,92%	4,47%	4,60%	2,70%
Taux d'inflation	2,00%	2,00%	2,00%	3,20%	1,80%	2,00%	2,00%	2,10%	3,10%	1,70%

Les deux derniers taux indiqués correspondent aux régimes des filiales appliquant la convention des transports routiers (Geodis) et celle des transports de marchandises.

Le taux de la Suède concerne les régimes des filiales du métier Marchandises et Logistique, ceux de la Grande Bretagne concerne Eurostar, filiale du métier Voyageurs.

5.4.2 Analyse par nature des écarts actuariels

La comptabilisation des écarts actuariels diffère selon la qualification du régime :

- Concernant les régimes à prestations définies au titre des avantages postérieurs à l'emploi, les écarts actuariels sont constatés en réserves non recyclables (capitaux propres).

Ils ne sont jamais recyclés en résultat, mais peuvent être reclassés en Autres réserves non distribuées, en cas de sortie du périmètre de l'entité concernée.

- Concernant les régimes d'avantages à long terme, les écarts actuariels sont comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

5.4.2.1 Variation et décomposition des écarts actuariels

31/12/2024 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	-6	0	148	-115	28				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-9	2	3	-24	-29	0	-6	7	1
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	-4	0	0	0	-4	0	0	-1	-1
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	108	-1	2	22	131	1	-46	-1	-47
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	95	1	5	-2	99	1	-52	6	-46
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	-26				-26				
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-26				-26				
Effet de change	4				4				
Autres	-2	0	0	0	-2				
Gains (pertes) actuariels à la clôture	65	1	153	-117	102				
Total ajustements liés à l'expérience	-35	2	3	-24	-55	0	-6	7	1
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	104	-1	2	22	127	1	-46	-2	-47

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

31/12/2023 En millions d'euros	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT post- emploi	TOTAL Post- emploi	Rentes AT long- terme	Cessation progressive d'activité et Compte épargne temps	Médailles du travail et autres avantages	TOTAL Long- terme (*)
Gains (pertes) actuariels à l'ouverture	60	-1	152	-106	105				
Ajustements liés à l'expérience relatifs au passif	-23	0	-1	1	-23	0	-19	-1	-20
Impact lié aux changements d'hypothèses démographiques relatifs au passif	8	2	0	0	10	0	0	-2	-2
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs au passif	-41	-1	-3	-10	-56	0	-153	-6	-159
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre de l'obligation	-57	1	-4	-9	-69	0	-172	-9	-181
Ajustements liés à l'expérience relatifs aux actifs	-14				-14				0
Impact lié aux changements d'hypothèses financières relatifs aux actifs	0				0				0
Écarts actuariels générés sur l'exercice au titre des actifs de régime	-14				-14				0
Effet de change	2				2				0
Autres	3	0	0	0	3				0
Gains (pertes) actuariels à la clôture	-6	0	148	-115	28				0
Total ajustements liés à l'expérience	-37	0	-1	1	-37	0	-19	-1	-20
Total impacts liés aux changements d'hypothèses actuarielles	-33	1	-3	-10	-46	0	-153	-8	-161

(*) Sur les autres avantages à long terme, il n'y a pas de suivi de stock des écarts actuariels, ces derniers ayant toujours été comptabilisés immédiatement dans le résultat financier de la période.

5.4.2.2 Analyse de sensibilité de l'engagement aux principales hypothèses actuarielles

Les montants présentés ci-après correspondent à la variation à la baisse (gain actuariel) ou à la hausse (perte actuarielle) des engagements tels que comptabilisés au 31 décembre 2024 selon l'évolution des hypothèses actuarielles.

31/12/2024 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET CAA TPFC
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-64	-1	-6	-24	-27
Variation de - 0,25pt	66	1	6	25	29
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		1	6	25	
Variation de - 0,25pt		-1	-6	-24	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CAA					
Variation de + 1pt					24
Variation de - 1pt					-26

31/12/2023 En millions d'euros Gains (-) / Pertes (+)	Retraites et assimilés	Prévoyance	Action sociale	Rentes AT	CPA CET
Sensibilité au taux d'actualisation					
Variation de + 0,25pt	-99	-1	-6	-24	-19
Variation de - 0,25pt	104	1	7	26	20
Sensibilité au taux d'inflation					
Variation de + 0,25pt		1	7	26	
Variation de - 0,25pt		-1	-6	-25	
Sensibilité au taux d'adhésion au dispositif CPA					
Variation de + 1pt					14
Variation de - 1pt					-14

5.5 RÉMUNÉRATION DES DIRIGEANTS

Les principaux dirigeants du Groupe sont constitués des membres du comité de direction Groupe. Les rémunérations brutes imposables de ces dirigeants sont essentiellement des avantages à court terme.

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Avantages à court terme	4,2	4,4
Avantages à long terme		
Avantages postérieurs à l'emploi	0,2	0,2
Indemnités de fin de contrat	0,4	0,6
Total	4,7	5,2

6. CAPITAUX ET FINANCEMENTS

6.1 ENDETTEMENT FINANCIER NET (EFN)

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

La classification et l'évaluation des actifs financiers requièrent de procéder à l'analyse des flux de trésorerie générés par ces actifs, et du modèle de gestion qui leur est appliqué.

L'analyse des flux de trésorerie consiste à définir si l'actif financier génère uniquement des flux de remboursement du principal et des versements d'intérêts associés. Ces actifs sont dits SPPI (Seulement Paiement du Principal et de ses Intérêts).

L'analyse du modèle de gestion a pour effet de déterminer si l'actif financier est détenu par le Groupe

afin de :

- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier;
- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier et suite à sa vente ;
- Tout autre objectif de détention, notamment pour des raisons de transaction et d'optimisation à court terme. Cette double analyse est de nature à déterminer la méthode d'évaluation applicable à chaque actif financier :
- Evaluation au coût amorti ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Par ailleurs, les instruments de dette à l'actif (prêts, créances, obligations et autres titres) évalués au coût amorti sont soumis au modèle de dépréciation pour pertes attendues. Ces dépréciations, représentatives du risque de crédit de la contrepartie, sont comptabilisées par la contrepartie du compte de résultat dès l'octroi des prêts et créances ou acquisition des titres, sans qu'une indication objective de dépréciation ne soit identifiée. Elles sont estimées à hauteur des pertes de crédit que le Groupe s'attend à subir sur un horizon d'un an, sur la base des données historiques ou de la notation financière de la contrepartie. En cas de dégradation significative du risque de crédit, elles sont réévaluées de manière à représenter la perte attendue sur la durée de vie de l'actif financier.

Le Groupe ne comptabilise pas de dépréciation pour pertes attendues sur les actifs financiers suivants :

- Les actifs détenus vis-à-vis d'une contrepartie publique présentant un risque de crédit négligeable ;
- Les actifs détenus vis-à-vis d'une entité entrant dans le

périmètre de consolidation du Groupe ;

- Les actifs dont la perte attendue estimée n'est pas significative.

En cas d'indication objective d'une dépréciation, matérialisée par une baisse significative ou durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est comptabilisée par le résultat, représentant la perte de valeur avérée. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale de l'instrument dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché

mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

6.1.1 Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net contient :

- les intérêts payés sur la dette financière du Groupe ;
- les produits de la créance sur la CDP (voir note "Actifs financiers au coût amorti") ;
- et les intérêts perçus sur la trésorerie disponible.

Ces éléments sont présentés après opérations de couverture et y compris variation de valeur des instruments dérivés ne répondant pas aux conditions pour être qualifiés de couverture en IFRS. Le résultat de juste valeur et couverture enregistre les résultats sur instruments financiers à la juste valeur par le résultat, la part inefficace des couvertures et la variation de juste valeur des dettes en option juste valeur.

Le coût de l'endettement financier net est constitué de la façon suivante :

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Résultat de juste valeur et couverture	-46	-95	49
Gains et pertes sur instruments dérivés	167	59	108
Gains et pertes sur éléments couverts en juste valeur	-213	-113	-100
Gains et pertes sur instruments de capitaux propres à la juste valeur par résultat	1	-1	2
Gains et pertes sur instruments de dette à l'actif à la juste valeur par résultat	0	-4	4
Gains et pertes sur passifs financiers à la juste valeur par résultat	4	7	-3
Autres gains et pertes de juste valeur	-6	-43	38
Coût de l'endettement financier net	-400	-367	-33
Dont produits et charges d'intérêts sur actifs financiers au coût amorti	722	895	-173
Dont produits et charges d'intérêts sur passifs financiers au coût amorti	-1 406	-1 589	183
Dont intérêts sur la trésorerie disponible	151	114	37
Dont résultats de cession sur SICAV	100	96	4
Autres charges et produits financiers	-194	-202	9
Dont charges d'intérêts sur les obligations locatives	-210	-192	-19
Coût de l'endettement financier net et autres	-640	-664	25

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Charges financières	-2 139	-2 552	413
Produits financiers	1 500	1 888	-388
Coût de l'endettement financier net et autres	-640	-664	25

6.1.2 Calcul de l'endettement financier net

Les tableaux qui suivent présentent les catégories et classes des actifs et passifs financiers ainsi que les modalités de leur évaluation à la juste valeur.

Les éléments exclus de l'EFN n'apparaissent ni dans la colonne « EFN » ni dans le sous-total « Endettement financier net du groupe ».

La classification et l'évaluation des actifs financiers requièrent de procéder à l'analyse des flux de trésorerie générés par ces actifs, et du modèle de gestion qui leur est appliqué.

L'analyse des flux de trésorerie consiste à définir si l'actif financier génère uniquement des flux de remboursement du principal et des versements d'intérêts associés. Ces actifs sont dits SPPI (Seulement Paiement du Principal et de ses Intérêts).

L'analyse du modèle de gestion a pour effet de déterminer si l'actif financier est détenu par le Groupe afin de :

- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier ;
- Collecter les flux contractuels générés par l'actif financier et suite à sa vente ;
- Tout autre objectif de détention, notamment pour des raisons de transaction et d'optimisation à court terme. Cette double analyse est de nature à déterminer la méthode d'évaluation applicable à chaque actif financier :
- Evaluation au coût amorti ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie des autres éléments du résultat global ;
- Evaluation à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Par ailleurs, les instruments de dette à l'actif (prêts, créances, obligations et autres titres) évalués au coût amorti sont soumis au modèle de dépréciation pour pertes attendues. Ces dépréciations, représentatives du risque de crédit de la contrepartie, sont comptabilisées par la contrepartie du compte de résultat dès l'octroi des prêts et créances ou acquisition des titres, sans qu'une indication objective de dépréciation ne soit identifiée.

Elles sont estimées à hauteur des pertes de crédit que le Groupe s'attend à subir sur un horizon d'un an, sur la base des données historiques ou de la notation financière de la contrepartie. En cas de dégradation significative du risque de crédit, elles sont réévaluées de manière à représenter la perte attendue sur la durée de vie de l'actif financier.

Le Groupe ne comptabilise pas de dépréciation pour pertes attendues sur les actifs financiers suivants :

- Les actifs détenus vis-à-vis d'une contrepartie publique présentant un risque de crédit négligeable ;
- Les actifs détenus vis-à-vis d'une entité entrant dans le périmètre de consolidation du Groupe ;
- Les actifs dont la perte attendue estimée n'est pas significative.

En cas d'indication objective d'une dépréciation, matérialisée par une baisse significative ou durable de la valeur de l'actif, une dépréciation est comptabilisée par le résultat, représentant la perte de valeur avérée. Une indication objective résulte de la connaissance par le Groupe de difficultés financières du débiteur (défaut de paiement, liquidation...).

Les actifs ou passifs financiers dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de clôture sont classés en

courants. La juste valeur des instruments dérivés actifs ou passifs est classée en courant ou non courant selon l'échéance finale de l'instrument dérivé.

Les lignes de prêts, d'emprunts et de juste valeur sur les instruments dérivés comprennent les intérêts courus non échus.

Les achats « normalisés » sont enregistrés à leur date de règlement.

Le niveau de la hiérarchie utilisé pour calculer la juste valeur des instruments financiers, qu'ils soient comptabilisés à la juste valeur ou au coût amorti, est indiqué par catégorie, trois différents niveaux étant prévus par la norme IFRS 13 :

- Niveau 1 : juste valeur évaluée à partir de cours cotés par référence au cours de bourse à la date de clôture pour les instruments financiers cotés.

- Niveau 2 : juste valeur évaluée à partir de données observables directement ou indirectement sur le marché mais qui ne sont pas des cours cotés. Il est utilisé pour les instruments financiers non cotés pour lesquels il existe des instruments cotés similaires en nature et maturité et par référence au cours de bourse de ces instruments.

- Niveau 3 : juste valeur déterminée à partir de techniques de valorisation non basées sur des données observables de marché. Il est utilisé pour les autres instruments non cotés. La juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que l'actif net réévalué, les flux de trésorerie actualisés ou les modèles d'évaluation retenus pour les options.

31/12/2024				Instruments financiers				Total	Juste valeur			
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres		A la juste valeur par résultat		Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe			
En millions d'euros	Non courant	Courant	EFN		Au coût amorti	Dérivés qualifiés de couverture				Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3
Créances des partenariats publics privés (PPP)	1 553	192	1 744	-	1 744	-	-	1 744	1 744		1 744	
Créance sur la Caisse de la dette publique	28 107	1 374	29 481	-	29 481	-	-	29 481	24 710	-	24 710	-
Cash collatéral actif	-	923	923	-	923	-	-	923	923	-	923	
Autres prêts et créances	508	55	563	-	563	0	-	563	563	-0	563	0
Actifs financiers de concession	1 383	225	-	-	1 608	-	-	1 608	1 798	-	1 798	-
Créances financières de location	9	1	-	-	10	-	-	10				
Titres de dettes	45	-	45	-	-	45	-	45	45	-	45	-
Sous-total instruments de dette	31 605	2 769	32 756	-	34 329	45	-	34 374	29 784	-0	29 784	0
Actifs de retraite	77	-	-	77	-	-	-	77	77	-	77	-
Placements dans des instruments de capitaux propres	268	-	-	244	-	23	-	268	268	-	-	268
Instruments de transaction	-	38	38	-	-	38	-	38	38	0	38	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture	897	35	932	-	-	-	932	932	932	-	932	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)	40	43	82	-	-	82	-	82	82	-	82	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	-	6 862	6 862	-	-	6 862	-	6 862	6 862	4 890	1 972	0
Total des actifs financiers courants et non courants	32 887	9 747	40 670	322	34 329	7 051	932	42 634	38 043	4 890	32 885	268
Emprunts obligataires	49 279	3 380	52 659		52 609	50		52 659	52 640	-	52 640	-
Emprunts auprès des établissements de crédit	2 662	283	2 945		2 945			2 945	3 253	0	3 253	-
Dettes de financement des immobilisations	124	1	125		125			125	126	0	126	-
Sous-total emprunts	52 064	3 664	55 729	-	55 679	50	-	55 729	56 019	0	56 019	-
dont :												
- ne faisant pas l'objet d'une couverture	39 913	3 192	43 105		43 105			43 105	43 771	-0	43 771	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie	9 829	416	10 245		10 245			10 245	10 137	-	10 137	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur	2 273	56	2 329		2 329			2 329	2 062	-0	2 062	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)	49	0	50			50		50	50	0	50	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture	1 587	6	1 593				1 593	1 593	1 593	-	1 593	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)	44	26	70			70		70	70	-	70	-
Emprunts et dettes financières	53 696	3 696	57 392	-	55 679	120	1 593	57 392	57 683	0	57 682	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive	-	1 240	1 240		1 240			1 240	1 240	379	861	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 451	41		1 492				1 492	1 492			1 492
Obligations locatives	3 442	1 092			4 534			4 534				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	1 477	279	1 756		1 756			1 756	1 756		1 756	
Subvention financière	5 063	-	5 063		5 063			5 063	5 063		5 063	
Passifs financiers de concession	292	740			1 032			1 032	1 032		1 032	
Total des passifs financiers courants et non courants (***)	65 421	7 088	65 451	1 492	69 303	120	1 593	72 509	68 265	379	66 394	1 492
Endettement financier net du groupe	29 086	-4 306	24 780	-	31 027	-6 908	661	24 780	29 841	-4 511	34 352	-0

(*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.

(**) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 61M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de la comptabilisation initiale.

(***) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée.

31/12/2023				Instruments financiers				Total	Juste valeur				
Rubrique au bilan et classes d'instruments				A la juste valeur par capitaux propres	Au coût amorti	A la juste valeur par résultat	Dérivés qualifiés de couverture	Valeur nette comptable au bilan de la classe	Juste valeur de la classe	Niveau 1	Niveau 2	Niveau 3	
En millions d'euros		Non courant	Courant	EFN									
Créances des partenariats publics privés (PPP)		1 621	268	1 889	-	1 889	-	-	1 889	1 889	1 889		
Créance sur la Caisse de la dette publique		29 859	2 981	32 841	-	32 841	-	-	32 841	28 509	-	28 509	-
Cash collatéral actif		-	805	805	-	805	-	-	805	805	-	805	-
Autres prêts et créances		774	31	805	-	804	0	-	805	805	0	805	-
Actifs financiers de concession		1 383	111	-	-	1 494	-	-	1 494	1 942	-	1 942	-
Créances financières de location		10	1	-	-	11	-	-	11				
Titres de dettes		44	-	44	-	-	44	-	44	44	-	44	-
Sous-total instruments de dette		33 691	4 197	36 383	-	37 844	44	-	37 888	33 994	0	33 994	-
Actifs de retraite		12	-	-	12	-	-	-	12	12	-	12	-
Placements dans des instruments de capitaux propres		269	0	-	246	-	23	-	269	269	-	-	269
Instruments de transaction		-	30	30	-	-	30	-	30	30	0	30	-
Juste valeur positive des dérivés de couverture		931	172	1 103	-	-	-	1 103	1 103	1 103	-	1 103	-
Juste valeur positive des dérivés de transaction (*)		58	33	91	-	-	91	-	91	91	-	91	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie		-	8 973	8 973	-	-	8 973	-	8 973	8 973	6 538	2 436	-
Total des actifs financiers courants et non courants		34 961	13 405	46 580	258	37 844	9 161	1 103	48 367	44 472	6 538	37 665	269
Emprunts obligataires		50 318	6 483	56 801		56 745	57		56 801	59 050	-	59 050	-
Emprunts auprès des établissements de crédit		2 636	583	3 219		3 219			3 219	3 517	0	3 517	-
Dettes de financement des immobilisations		126	1	127		127			127	127	0	127	-
Sous-total emprunts		53 080	7 067	60 148	-	60 091	57	-	60 148	62 694	0	62 694	-
dont :													
- ne faisant pas l'objet d'une couverture		41 350	6 500	47 851		47 851			47 851	49 893	0	49 893	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de flux de trésorerie		9 437	484	9 920		9 920			9 920	10 130	-	10 130	-
- faisant l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur		2 237	83	2 320		2 320			2 320	2 615	0	2 615	-
- évalués selon l'option "juste valeur"(**)		56	0	57			57		57	57	-	57	-
Juste valeur négative des dérivés de couverture		1 503	131	1 635				1 635	1 635	1 635	-	1 635	-
Juste valeur négative des dérivés de transaction (*)		52	8	59			59		59	59	-	59	-
Emprunts et dettes financières		54 635	7 206	61 841	-	60 091	116	1 635	61 841	64 388	0	64 388	-
Dettes de trésorerie et trésorerie passive		-	1 392	1 392		1 392			1 392	1 392	354	1 038	-
Dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle		1 565	-		1 565				1 565	1 565			1 565
Obligations locatives		3 322	1 069			4 391			4 391				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)		1 678	279	1 956		1 956			1 956	1 956		1 956	
Subvention financière		5 591	-	5 591		5 591			5 591	5 591		5 591	
Passifs financiers de concession		89	4			93			93	93		93	
Total des passifs financiers courants et non courants (***)		66 880	9 950	70 780	1 565	73 514	116	1 635	76 830	74 985	354	73 066	1 565
Endettement financier net du groupe		28 617	-4 417	24 199	-	32 691	-9 022	531	24 200	31 078	-6 184	37 262	-

(*) Les instruments présentés en dérivés de transaction correspondent essentiellement à des opérations de couverture économique de la dette du Groupe.

(**) La valeur nominale des dettes enregistrées à la juste valeur sur option est de 64 M€. Ces dettes ont été désignées à la juste valeur lors de leur comptabilisation initiale.

(***) Y compris les obligations locatives présentées sur une ligne dédiée de l'état de situation financière consolidée

6.1.2.1 Actifs financiers au coût amorti

Les prêts, créances et titres de dette sont comptabilisés à leur coût amorti au bilan dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le seul objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie.

Créances et dettes de partenariat public privé (PPP)

Dans le cadre de son activité infrastructure, le groupe est entré dans des contrats de partenariat public privé (PPP) via SNCF Réseau pour les projets relatifs :

- À la ligne à grande vitesse (LGV) Bretagne-Pays-de-Loire (BPL) avec le constructeur Eiffage.
- À la LGV pour le Contournement Nîmes Montpellier (CNM) avec le constructeur Oc'Via.
- Au Global System for Mobile communication for Railways (GSM-R) avec le constructeur Synerail.

Une partie des projets est pré financée par les constructeurs, lesquels projets sont subventionnés par l'État et les collectivités territoriales. Au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le Groupe a constaté en conséquence :

- Le montant des subventions à appeler auprès de l'État et des collectivités territoriales sur la ligne « Créances des partenariats publics privés » au sein de ses actifs financiers courants et non courants, 875 M€ pour BPL, 875 M€ pour CNM (respectivement 928 M€ pour BPL, 923 M€ pour CNM et 105 M€ pour GSM-R au 31 décembre 2023).

- Les montants dus aux constructeurs sur la ligne « Dettes des partenariats publics privés » au sein de ses passifs financiers courants et non courants.

Concernant BPL et CNM, SNCF Réseau reçoit les subventions et rembourse les dettes financières associées (mêmes montants que les subventions) depuis 2017, année d'achèvement des projets. Concernant GSM-R, le montant de la subvention reçue est inférieur à la dette financière associée car le projet n'est pas subventionné à 100%. Les échéanciers de paiement sont les mêmes pour les créances et les dettes et pour l'ensemble des projets concernés.

Les informations relatives aux investissements réalisés et subventions d'investissement constatées sont données en notes Immobilisations corporelles.

Des réclamations ont été reçues par SNCF Réseau au titre des exercices 2015 à 2018 pour les PPP CNM et BPL. Ces réclamations sont, en grande partie, contestées par l'entreprise et seule la partie acceptée a fait l'objet d'une comptabilisation.

Créance sur la caisse de la dette publique

Créance portée par SNCF SA (issue de SNCF Mobilités)

Conformément au contrat de plan signé en 1990 entre l'État français et SNCF SA (anciennement SNCF Mobilités), il avait été créé au 1^{er} janvier 1991, un service annexe d'amortissement de la dette (SAAD), dont la vocation était d'isoler une part de la dette de SNCF Mobilités.

Lors de la construction du bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006 de SNCF Mobilités, la dette provenant du SAAD a été intégrée au bilan de l'EPIC Mobilités. Parallèlement, la confirmation de l'engagement de l'État à contribuer à l'amortissement et à la charge de la dette de ce Service Annexe a conduit à reconnaître une créance au titre des versements attendus de l'État.

Dans le courant du mois de décembre 2007, afin d'apporter une solution pérenne et définitive au devenir des engagements de l'État et du financement des dettes du SAAD, une série d'opérations a été réalisée aboutissant à substituer la créance envers l'État par une créance envers la Caisse de la dette publique (CDP) dont les modalités sont le reflet des engagements vis-à-vis des tiers qui sont cantonnés dans le SAAD.

À l'issue de ces opérations, SNCF Mobilités :

- restait endettée vis-à-vis des détenteurs de titres avec les contreparties bancaires des instruments financiers à terme (contrats d'échange de devises et de taux d'intérêt) qu'elle a nouées ;
- détenait une créance sur la CDP reflétant exactement le montant ainsi que les caractéristiques de la dette qui était portée par le SAAD et portant aussi les dérivés associés.

Les modalités de comptabilisation de la créance sont restées inchangées par rapport à celles qui avaient été retenues lors de la constatation d'une créance au titre des versements attendus de l'État au bilan d'ouverture IFRS au 1^{er} janvier 2006, à savoir :

- la créance est enregistrée, à la date des transferts, à la juste valeur des dettes transférées ; elle est ensuite comptabilisée au coût amorti ;
- les instruments dérivés attachés à la créance sont enregistrés à la juste valeur, les variations de valeur étant enregistrées en résultat.

Les valeurs nettes comptables s'entendent hors instruments dérivés.

Au 31 décembre 2023, cette créance est intégralement remboursée parallèlement à l'extinction de la dette vis-à-vis du SAAD (contre 907 M€ au 31 décembre 2022).

Créance portée par SNCF Réseau

Suite à la Réforme issue du nouveau pacte ferroviaire entrée en vigueur au 01/01/2020, la loi de finance initiale (LFI) 2020 a posé le principe d'une reprise de la dette de SNCF Réseau par l'État à hauteur de 25 Mds€ à effet au 1^{er} janvier 2020. L'État a annoncé en parallèle que cette reprise serait suivie d'une reprise complémentaire de 10 Mds€ à effet au 1^{er} janvier 2022 qui a été confirmée par la LFI 2022.

Au 1^{er} janvier 2020, cette opération de reprise de dette s'est réalisée en deux temps :

- mise en place de dette et créance miroir d'un montant de 25 Mds€ de nominal entre SNCF Réseau et la CDP prenant effet au 1^{er} janvier 2020 ;
- substitution de l'État au bénéfice de SNCF Réseau en tant que débiteur vis-à-vis de la CDP, puis l'abandon par l'État de sa créance sur SNCF Réseau, également au 1^{er} janvier 2020.

Cette opération s'est traduite comptablement :

- Par la comptabilisation en valeur de marché de la créance et de la dette miroir intégrant une survaleur de 6,1 Mds€, à l'actif et au passif, par rapport à la valeur nominale de reprise de 25 Mds€
- Concomitamment par la comptabilisation de l'abandon de sa créance par l'État par (i) incorporation aux réserves du montant correspondant à la valeur nominale de la dette reprise, soit 25 Mds€ et (ii) par la matérialisation au passif du bilan d'une subvention de nature financière correspondant au différentiel entre le taux d'intérêt moyen du stock de dette de Réseau et le taux de marché en vigueur.

À compter du 1^{er} janvier 2020, la créance sur la CDP suit les règles de comptabilisation des actifs financiers comptabilisés au coût amorti. Parallèlement, la subvention financière est reprise en résultat de manière actuarielle au même rythme que le recyclage en résultat de la survaleur attachée à la créance via le calcul du coût amorti.

En conséquence, l'impact en résultat financier de cette opération est un produit financier net parfaitement miroir de la charge financière effectivement supportée par SNCF Réseau pour la quote-part de sa dette historique reprise par l'État.

Les remboursements de la créance CDP par l'État viennent compenser les remboursements de sa dette par SNCF Réseau.

La reprise de la dette complémentaire de 10 Mds€ à effet au 1^{er} janvier 2022 a été comptabilisée selon les mêmes schémas comptables, intégrant une survaleur de 2,2 Mds€.

Autres prêts et créances

Les autres prêts et créances incluent les créances rattachées à des participations, les prêts « aides à la construction », les autres prêts et les dépôts de garantie (hors « cash collatéral actifs ») ainsi que le portage « EOLE ». Pour l'essentiel, ces instruments financiers sont évalués initialement à la juste valeur puis au coût amorti calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif (TIE). Lorsqu'ils sont non SPPI, ces actifs sont évalués à leur juste valeur (voir note 6.2.2.3).

Ces instruments sont présentés en actifs non courants, excepté ceux dont l'échéance est inférieure à 12 mois à la date de la clôture, qui sont classés en actifs courants.

6.1.2.2 Actifs financiers à la juste valeur par capitaux propres

Les instruments de dette à l'actif (autres prêts et créances, titres de dette), dès lors qu'ils ne génèrent que des flux de trésorerie représentatifs du remboursement du capital et de ses intérêts (SPPI), et qu'ils sont détenus dans le double objectif de collecter ces mêmes flux de trésorerie et le produit de leur cession ultérieure, sont comptabilisés à leur juste valeur par la contrepartie des capitaux propres recyclables.

Les instruments de capitaux propres (actions et participations non consolidées) peuvent être évalués à la juste valeur par capitaux propres non recyclables sur choix irrévocable du Groupe. Ce choix est effectué titre par titre.

Les placements dans des instruments de capitaux propres comprennent les titres de participation du Groupe dans le capital de sociétés non consolidées pour 244 M€ (246 M€ au 31 décembre 2023), que le Groupe détient sans en rechercher un profit à court terme (notamment les ESH décrites en note 10.2), et qui ne sont pas destinés à être cédés.

Ces titres de participation sont évalués à la juste valeur à chaque clôture, et les variations de juste valeur sont portées directement dans les capitaux propres, dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global. La juste valeur est déterminée en fonction des critères financiers les plus appropriés à la situation particulière de chaque société. Elle est ainsi évaluée suivant le niveau 1 lorsque des cours cotés sont disponibles, suivant le niveau 2 lorsque les prix de transactions similaires sont observables sur le marché, et, à défaut, suivant le niveau 3, notamment sur la base des perspectives de rentabilité ou de la quote-part des capitaux propres lorsqu'elle donne une bonne indication de la valeur de marché de la participation. En cas de cession, les montants constatés en capitaux propres ne sont pas repris en résultat. La plus ou moins-value réalisée est ainsi maintenue dans les capitaux propres.

Ces instruments ne font l'objet d'aucune dépréciation pour perte de valeur.

6.1.2.3 Actifs à la juste valeur par le résultat

Les actifs financiers qui ne génèrent pas que des flux de remboursement du principal et de ses intérêts (non SPPI), ainsi que ceux détenus pour en tirer un profit à court terme (actifs de transaction), sont comptabilisés à la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat.

Les actifs dits non SPPI comprennent les obligations remboursables en actions, les parts détenues par le Groupe dans les fonds de capital investissement, ainsi que les actions et titres de participation pour lesquels le Groupe n'a pas fait le choix d'une évaluation à la juste

valeur par la contrepartie des capitaux propres (voir note 6.2.2.2).

Les actifs de transaction comprennent des actifs que le Groupe a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, et des actifs volontairement classés dans cette catégorie quand les critères requis sont réunis.

En particulier, la trésorerie du groupe SNCF fait l'objet d'une gestion globale, définie dans un cadre général de gestion des risques de marché approuvé par son Conseil d'Administration, combinant des placements en titres de créances négociables et en OPCVM monétaires. Sa performance est mesurée, à l'instar de celle des OPCVM, en référence à l'EONIA (Euro Overnight Index Average). Les OPCVM étant enregistrés sur la base d'une valeur liquidative qui tient compte de la juste valeur du portefeuille, et afin d'obtenir une cohérence d'ensemble, les placements dont l'échéance à la date d'origine est supérieure à trois mois sont enregistrés volontairement dans cette catégorie.

6.1.2.4 Passifs financiers courants et non courants

Les passifs financiers sont évalués selon l'une des modalités suivantes :

- A la juste valeur par la contrepartie du compte de résultat pour les passifs émis à des fins de transaction et ceux que le Groupe choisit d'évaluer à la juste valeur sur option lorsque les critères requis sont réunis;
- Au coût amorti selon la méthode du taux d'intérêt effectif (TIE) pour les autres passifs financiers.

Au 31 décembre 2024, le Groupe ne détient pas d'instruments de dette évalués à la juste valeur par capitaux propres.

Les passifs financiers incluent les dépôts de garantie reçus afférents aux instruments dérivés. L'encours de ces dépôts (cash collatéral passif) est inclus dans l'agrégat « Dettes de trésorerie passive ».

Les emprunts et autres passifs financiers sont évalués initialement à la juste valeur minorée des frais de transaction puis au coût amorti, calculé à l'aide du taux d'intérêt effectif.

Certains emprunts font l'objet d'une comptabilité de couverture de juste valeur ou d'une couverture de flux de trésorerie. En outre, certains emprunts, qui comportent des dérivés incorporés détachables qui font l'objet d'une couverture sont comptabilisés à leur juste valeur (option « fair value »). Cette option est utilisée lorsque les dettes en cause comportent un dérivé incorporé modifiant de manière significative les flux de trésorerie qui seraient autrement exigés par le contrat ou lorsque le Groupe est dans l'incapacité d'évaluer séparément le dérivé incorporé. La variation de cette juste valeur est enregistrée en résultat financier, hormis la composante du risque de crédit propre qui est à comptabiliser directement dans les capitaux propres. Cette option ne concernant que des dettes de SNCF SA, le Groupe considère qu'il n'existe pas de variation de valeur attribuable au risque de crédit propre.

La juste valeur des passifs financiers est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles prennent en considération des hypothèses basées sur les données de marché constatées à la clôture.

Les engagements donnés par groupe d'acheter ses propres instruments de capitaux propres sont comptabilisés pour leur juste valeur en passif financier avec pour contrepartie l'annulation des intérêts

minoritaires correspondants dans les capitaux propres, l'écart résiduel étant imputé dans les capitaux propres-part du groupe conformément au traitement applicable aux transactions entre actionnaires. A chaque clôture, la juste valeur des engagements d'achats de participations ne donnant pas le contrôle est revue et le passif financier correspondant est ajusté en contrepartie des capitaux propres – part du groupe.

6.1.2.5 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et les équivalents de trésorerie sont constitués des liquidités immédiatement disponibles (disponibilités) et des placements à très court terme, facilement convertibles en un montant connu de trésorerie, dont l'échéance à la date d'origine est inférieure ou égale à trois mois et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur. En particulier, les placements en SICAV et Fonds Communs de Placement monétaires dont la sensibilité est marginale sont classés dans cette catégorie. Il s'agit notamment de SICAV et Fonds Communs de Placement de la catégorie monétaire euros selon l'AMF ou qui ont une sensibilité inférieure à 0,25 point de base.

Pour ces titres, la juste valeur retenue est la valeur liquidative des OPCVM. Elle relève du niveau 1 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 72 d'IFRS 13. En revanche, compte tenu de leur durée résiduelle à la clôture, les autres placements, notamment les titres de créance négociables, sont comptabilisés à leur valeur nominale, le Groupe considérant qu'elle constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

Les concours bancaires courants classés parmi les passifs financiers courants font partie de la trésorerie et des équivalents de trésorerie pour l'élaboration de l'état des flux de trésorerie.

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie et titres de créances négociables inférieurs à trois mois(*)	4 201	5 517	-1 315
Disponibilités	2 661	3 457	-796
Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de situation financière	6 862	8 973	-2 111
Intérêts courus à payer	3	-2	4
Concours bancaires courants	376	-352	728
Trésorerie et équivalents de trésorerie des activités abandonnées classés parmi les actifs détenus en vue d'être cédés et les passifs relatifs à ces actifs (voir note ## INCORP.2.3)			

Trésorerie et équivalents de trésorerie dans l'état de flux de trésorerie	6 483	8 620	-2 136

(*) Y compris dépôts et billets de trésorerie

Pour les placements constitutifs de la trésorerie et des équivalents de trésorerie, le Groupe considère que pour les titres de créances négociables, la valeur nominale constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché. Le risque de variation de valeur est non

significatif pour ces instruments. Les SICAV monétaires assimilées à de la trésorerie sont évaluées à la juste valeur et se montent à 2 293 M€ au 31 décembre 2024 (3 207 M€ au 31 décembre 2023).

Afin de se financer et de gérer sa trésorerie, SNCF a recours à des instruments de financement et de placement à court terme tant domestiques qu'internationaux sous la forme de « Billets de Trésorerie » et de « Commercial Paper », lui permettant ainsi un accès diversifié à des ressources financières liquides. Les titres de créances négociables en devise sont couverts par des swaps cambistes.

Les flux de trésorerie provenant de l'activité dégagent une entrée nette de trésorerie de 6 374 M€ en 2024 (7 480 M€ en 2023). Ils proviennent principalement de la capacité d'autofinancement pour 6 249 M€ (5 693 M€ en 2023).

Les flux de trésorerie liés aux investissements sont négatifs de 2 832 M€ en 2024 (négatifs de 4 028 M€ en 2023).

– Les décaissements proviennent principalement :

- des investissements corporels et incorporels, y compris intérêts d'emprunts capitalisés pour - 8 807 M€ en 2024 (- 8 307 M€ en 2023) ; ils sont détaillés en note 4.2 ;
- des nouveaux actifs financiers de concession pour 2 388 M€ en 2024 (2 284 M€ en 2023) ;
- une variation des actifs de trésorerie pour 123 M€ en 2024 (-140 M€ en 2023) ;
- des incidences des variations de périmètre pour - 57 M€ en 2024 (+1 066 M€ en 2023).

– Ils sont compensés par :

- des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles pour 193 M€ en 2024 contre 279 M€ en 2023 ;
- des subventions d'investissement reçues pour 5 609 M€ en 2024 contre 5 042 M€ en 2023 ;
- des encaissements sur les actifs financiers de concession pour 2 367 M€ en 2024 contre 1 999 M€ en 2023.

Les flux liés au financement du Groupe sont négatifs de 5 670 M€ en 2024 (ils étaient négatifs de 4 360 M€ en 2023). Ils proviennent principalement :

– du paiement des intérêts financiers nets pour 478 M€ (464 M€ en 2023) ;

– des remboursements de dettes de trésorerie pour - 197 M€ (contre des remboursements de 269 M€ en 2023) ;

– de remboursements d'emprunts nets des encaissements sur créances CDP pour 4 338 M€ (4 356 M€ en 2023). Les encaissements sur la créance CDP s'élèvent à -2 723 M€ (-3 052 € en 2023) ;

– de nouveaux emprunts, nets des frais et primes d'émission, pour 2 624 M€ (2 502 M€ en 2023).

6.1.2.6 Rapprochement avec les flux de trésorerie des activités de financement

Le tableau ci-après fait le lien entre les variations des postes de dette nette au bilan et les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

En millions d'euros	31/12/2023	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					31/12/2024
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Intérêts financiers versés	Variation des dettes de trésorerie	Variation de juste valeur	Variation des taux de change	Variation des périmètres	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	76 268	2 624	-7 057	-105	-1 161	5	-219	-197	-107	132	-160	1 071	128	70 965
Emprunts obligataires	56 801	1 560	-5 683				-245		226	0	0		0	52 659
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 219	1 064	-1 372	0			9	0	-48	74	18	0	-19	2 945
Dettes de financement des immobilisations	127	0	-2				0		0	0	1		-1	125
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	923	0	0	0			0	-197	11	0	-10	0	0	727
Obligations locatives	4 391				-1 161	5			332	58	-168	1 071	6	4 534
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 565	0	0				0		-73	0	0		0	1 492
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	1 956			-105			0		-96				0	1 756
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 694	0	0	0			16	0	67	0	0	0	114	1 664
Subvention financière	5 591								-528				0	5 063
Actifs (B)	35 866	0	-2 720	-45	0	0	-120	0	-719	0	0	0	-98	32 164
Créance SNCF	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	32 841	0	-2 723				-110	0	-528	0	0	0	0	29 481
Créances des partenaires publics privés (PPP)	1 889			-45			0		-99				0	1 744
Autres prêts et créances - ICNE	6		0				-3				0		0	3
Dépôts et cautionnements	52		3							0	0		0	55
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 079	0	0	0			-8	0	-93	0	0	0	-98	880
Produits et charges financiers (C)						-210	-379							
Charges						-211	-1 879							
Produits						0	1 500							
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	40 402	2 624	-4 338	-60	-1 161	-206	-478	-197	612	132	-160	1 071	-30	38 801

En millions d'euros	31/12/2022	Flux de trésorerie liés aux activités de financement							Variations non monétaires					31/12/2023
	Total	Émissions d'emprunts	Remboursements d'emprunts	Encaissements / (décaissements) sur créances et dettes PPP	Remboursement des obligations locatives	Intérêts versés sur obligations locatives	Intérêts financiers versés	Variation des dettes de trésorerie	Variation de juste valeur	Variation des taux de change	Variation des périmètres	Variation non monétaire des locations	Autres	Total
Passifs (A)	81 637	2 502	-7 400	-84	-1 097	3	-254	269	-608	-35	136	1 062	138	76 268
Emprunts obligataires	61 581	2 160	-6 871				-181		113	0	0		0	56 801
Emprunts auprès des établissements de crédit	3 376	338	-529	0			13	0	8	-3	28	0	-12	3 219
Dettes de financement des immobilisations	123	4	0				0		0	0	0	0	0	127
Dettes de trésorerie (hors trésorerie passive)	640	0	0	0			0	269	2	0	11	0	1	923
Obligations locatives	4 124				-1 097	3			234	-32	96	1 062	1	4 391
Dettes sur engagement de rachat des participations ne donnant pas le contrôle	1 383	0	0				0		182				0	1 565
Dettes des partenaires publics privés (PPP)	2 126			-84			0		-85				0	1 956
Juste valeur négative des dérivés de couverture et de transaction	1 999	0	0	0			-87	0	-367	0	0	0	148	1 694
Subvention financière	6 285								-694				0	5 591
Actifs (B)	40 283	0	-3 045	-80	0	0	-193	0	-1 259	-1	0	0	161	35 866
Créance SNCF	0	0	0				0	0	0	0	0		0	0
Créance sur la Caisse de la dette publique	36 695	0	-3 052				-97	0	-705	0	0	0	0	32 841
Créances des partenaires publics privés (PPP)	2 059			-80			0		-90				0	1 889
Autres prêts et créances - ICNE	7		0				0				0		-2	6
Dépôts et cautionnements	46		8							-1	0		-1	52
Juste valeur positive des dérivés de couverture et de transaction	1 476	0	0	0			-96	0	-464	0	0	0	164	1 079
Produits et charges financiers (C)						-191	-403							
Charges						-192	-2 035							
Produits						1	1 632							
Flux de financement dans l'EFT (A - B + C)	41 354	2 502	-4 356	-4	-1 097	-188	-464	269	651	-35	136	1 062	-23	40 402

6.1.2.7 Dette qualifiée en dette d'État

Dans un communiqué de presse publié le 6 septembre 2018, l'INSEE a indiqué qu'elle avait décidé, en accord avec Eurostat, de reclasser SNCF Réseau en administration publique (APU), au sens maastrichtien, à compter de l'année 2016, en considérant désormais que

cet opérateur est un organisme divers d'administration centrale (ODAC).

De ce fait, le déficit d'exploitation de SNCF Réseau a été intégré à celui de l'État français et l'intégralité de sa dette est, depuis 2016, intégrée au calcul de la dette publique. Cette requalification n'entraîne pas de modification des comptes de SNCF Réseau. La gestion opérationnelle de la dette demeure assurée par le groupe SNCF.

En application de l'article 2111-17-1 de la loi ferroviaire, SNCF Réseau publie chaque année le montant de la dette reclassée dans la dette des administrations publiques ainsi que les perspectives d'évolution associées

6.2 GESTION DES RISQUES DE MARCHÉ ET COUVERTURE

La gestion des risques financiers au sein du Groupe est strictement encadrée par un document approuvé par le Conseil d'administration de SNCF SA intitulé le cadre de gestion des risques financiers.

Ce cadre de gestion rappelle le rôle central, au sein du groupe, de SNCF SA qui a pour vocation d'en assurer le pilotage stratégique et financier. Plus précisément, il définit les modalités de gestion des risques financiers et précise les instruments autorisés et les limites d'intervention.

Émetteur unique sur les marchés financiers, SNCF SA a la charge d'assurer le financement de l'ensemble du groupe. Les filiales peuvent être financées à court terme par le biais d'avances en compte-courant ou à long terme par des prêts octroyés par SNCF SA. Un système de cash pooling des comptes bancaires a également été mis en place avec 92 filiales du groupe.

6.2.1 Gestion des risques de taux d'intérêt

L'optimisation du coût de l'endettement net à long terme est gérée, dans sa composante taux, au travers de la répartition entre le taux fixe et le taux variable. La structure cible de l'endettement long terme à taux fixe validée par le Conseil d'administration de SNCF SA doit être comprise entre 80 et 100%. Pour l'année 2024, cette structure cible devait se situer dans une fourchette de 85 à 90% d'endettement à taux fixe. Un intervalle limité de +/- 3 points autour de cette cible est cependant autorisé. L'exposition au risque de taux du Groupe reste maîtrisée.

Pour pouvoir gérer la répartition de sa dette par type de taux, le Groupe utilise des instruments fermes et

L'analyse de sensibilité a été déterminée sur la base d'une translation à la hausse et à la baisse de la courbe des taux d'intérêts de 50 points de base (bp) à la clôture, et se décompose de la manière suivante :

optionnels d'échange de taux d'intérêts dans les limites définies par le cadre général susvisé.

La part à taux fixe de l'endettement financier long terme brut déduction faite des créances CDP des deux plus gros contributeurs du Groupe qui sont SNCF SA et SNCF Réseau au 31 décembre 2024 est de 85,63 % comparée à 91,20 % au 31 décembre 2023. Cette répartition est suivie quotidiennement.

Sur ce même périmètre, le coût de la dette long terme nette de créance CDP s'établit à 2,51 % pour l'exercice 2024 contre 2,60 % pour l'exercice 2023.

La SNCF a ainsi initié, dans la limite de ce que le Cadre Général des Risques permet, une campagne de pré-couverture d'une potentielle hausse des taux des financements annuels long-terme 2024 :

– Pré-couverture des émissions futures de 2024 via 12 swaps de taux d'un montant notionnel total de 600 M€ (6 swaps mis en place en 2022, 6 swaps mis en place en 2023). Ces swaps ont été débouclés en mars 2024 afin de couvrir partiellement une émission obligataire de 1000 M€. Ces opérations de débouclage ont engendré une réception de soulte d'un total de 11,805 M€

– Aucun dérivé de pré-couverture n'est en vie au 31 décembre 2024.

Analyse de sensibilité

La sensibilité du résultat au risque de variation des taux d'intérêt est liée :

- à l'endettement net à taux variable après prise en compte des couvertures de juste valeur ;
- aux dettes en juste valeur sur option ;
- aux instruments dérivés non qualifiés de couverture au sens de la norme IFRS 9.

La sensibilité des réserves recyclables (capitaux propres) au risque de variation des taux d'intérêts est liée aux dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie

	31/12/2024				31/12/2023			
	+50 bp		- 50 bp		+50 bp		- 50 bp	
en millions d'euros	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables	Résultat	Réserves recyclables
Instruments financiers à taux variable (après prise en compte des couvertures de juste valeur)	33	0	-32	0	28	0	-28	0
Dettes en juste valeur sur option	0	0	0	0	1	0	-1	0
Dérivés non qualifiés de couverture	2	0	-2	0	1	0	-1	0
Dérivés qualifiés en couverture de flux de trésorerie	13	354	-14	-391	26	377	-30	-419
Total	47	354	-48	-391	55	378	-59	-419

La ventilation par taux des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture IFRS	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Taux fixe	50 896	55 096	51 352	55 816
Taux variable	3 530	3 794	3 206	3 194
Taux d'inflation	1 302	1 258	1 170	1 138
Total des emprunts	55 729	60 148	55 729	60 148

6.2.2 Opérations de couverture économique

Les instruments dérivés de taux présentés sur la ligne instruments de transaction sont tous relatifs à des opérations de couverture économique. Les opérations

peuvent être décomposées en deux groupes de stratégie de couverture de taux de la dette, dont les nominaux et les justes valeurs au 31 décembre 2024 et au 31 décembre 2023 sont présentés ci-dessous :

31/12/2024

en millions d'euros		Nominal	Valeur comptable à l'actif	Valeur comptable au passif	Valeur comptable total
Swaps de variabilisation de la dette du Groupe	(1)	1 750	37	29	14
Swaps de refixation de la dette variabilisée		1 750	27	21	
Cross currency swaps en couverture de dette en option de juste valeur	(2)	61	0	12	-12
Swaps de couverture économique de la dette	(3)	100	4	4	0
Total		3 661	68	66	2

31/12/2023

en millions d'euros		Nominal	Valeur comptable à l'actif	Valeur comptable au passif	Valeur comptable total
Swaps de variabilisation de la dette du Groupe	(1)	2 650	41	20	29
Swaps de refixation de la dette variabilisée		2 650	28	21	
Cross currency swaps en couverture de dette en option de juste valeur	(2)	61	0	8	-8
Swaps de couverture économique de la dette	(3)	100	4	4	0
Total		5 461	74	52	22

(1) Avant le passage à la norme IFRS 9, le Groupe a refixé des dettes couvertes par des swaps receveur taux fixe payeur taux variable par la mise en place de swap inverses. La relation n'a pas pu être qualifiée de couverture car la combinaison d'instruments n'était pas éligible à la qualification de couverture selon la norme IAS 39. Les swaps de variabilisation et de refixation sont parfaitement adossés et n'expose pas le Groupe au risque de taux. Les swaps de variabilisation et les swaps de refixation sont comptabilisés comme des instruments de transaction, les swaps de variabilisation ayant été déqualifiés à la mise en place des swaps de refixation. Les impacts de ces swaps sont non significatifs dans le résultat financier du Groupe, la variation de juste valeur étant compensée par le produit net des intérêts.

(2) Des instruments dérivés ont été mis en place, en couverture économique d'une dette comptabilisée à la juste valeur par résultat (option de juste valeur). Les variations de juste valeur des dérivés comptabilisées en résultat étaient compensées par la variation de juste valeur des dettes couvertes comptabilisées en résultat. Ces opérations ne génèrent pas de volatilité en résultat.

(3) Ce poste comprend des instruments dérivés en couverture économique de la dette n'ayant pas été

qualifiés comptablement de couverture. Ces opérations ne génèrent pas de volatilité significative en résultat.

6.2.3 Gestion des risques de change

Les opérations libellées en monnaies étrangères sont converties par la filiale dans sa monnaie fonctionnelle au cours du jour de la transaction. Les éléments monétaires du bilan sont réévalués au cours de clôture de chaque arrêté comptable. Les écarts de change correspondants sont enregistrés au compte de résultat ou comme une composante distincte des capitaux propres s'ils sont relatifs à des opérations de couverture qualifiées en IFRS d'investissements nets ou de flux de trésorerie.

Les activités commerciales du Groupe ne génèrent pas de risque de change significatif.

Dans le cadre de sa stratégie financière visant à diversifier son accès aux ressources et optimiser son coût de financement, SNCF SA émet des emprunts en devises qui font l'objet d'une couverture de change, généralement mise en place dès l'émission des emprunts. Les flux en devises (principal et intérêts) sont ainsi couverts par des dérivés de change afin de transformer cette dette en euros.

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, le risque de change lié aux ressources levées en devises est également couvert par le biais de couvertures de change qui transforment ces ressources en euros.

La ventilation par devises des emprunts et dettes financières, avant et après prise en compte des instruments financiers dérivés (de couverture et de transaction), se présente comme suit :

en millions d'euros	Structure initiale de la dette		Structure après couverture de change	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Euro	46 779	51 194	55 513	59 448
Franc suisse	1 717	1 608	0	0
Dollar américain	661	647	131	114
Dollar canadien	204	201	1	0
Livre sterling	4 942	5 113	1	501
Yen	473	485	0	0
Dollar australien	427	383	31	39
Dollar hong-kong	179	169	0	0
Couronne norvégienne	43	47	0	0
Couronne suédoise	252	254	0	0
Dollar de Singapour	0	0	0	0
Autres	52	47	52	47
Total des emprunts	55 729	60 148	55 729	60 148

Le Groupe considère que compte tenu du faible pourcentage représenté par les dettes en devises non couvertes, son résultat n'est pas sensible au risque de change

6.2.4 Gestion du risque sur matières premières

Pour ses besoins de production, le Groupe est exposé aux risques de variations des cours des produits pétroliers ou plus largement d'énergie. Ce risque est géré par l'utilisation d'instruments financiers dérivés fermes ou optionnels (contrats d'échange, options, prix plancher, prix plafond).

– Chez Keolis, 1 tunnel de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 1 500 tonnes de gasoil au 31 décembre 2024, a été mis en place par Keolis SA et désigné en tant que couverture de flux de trésorerie. Ce tunnel est comptabilisé en tant que créance d'exploitation et présente une juste valeur de -0,1 M € à fin décembre. La date d'échéance de ce tunnel est le 30 juin 2024.

Pour rappel, Keolis avait mis en place et désigné en tant que couverture de flux de trésorerie 6 tunnels de couverture gasoil à prime nulle, pour un volume de 8 100 tonnes de gasoil au 31 décembre 2023. Ces tunnels présentaient une juste valeur de + 0,2 M € à fin décembre.

– SNCF Énergie, en sa qualité de fournisseur d'électricité aux filiales du Groupe pour les besoins d'énergie de traction sur le réseau français, contractualise des contrats à terme auprès du marché ou des organismes régulateurs.

Lorsque les volumes contractualisés sont destinés exclusivement à couvrir les besoins physiques du Groupe, ils ne font pas l'objet d'une qualification en dérivés, en vertu de l'exemption dite « pour usage propre » prévue par la norme IFRS 9.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les achats à terme d'électricité en base annuelle hors quotas ARENH effectués par SNCF Énergie sont qualifiés de transactions de couverture de flux de trésorerie. L'objectif de la stratégie demeure celui de couvrir le prix d'achat d'électricité et d'acheter l'énergie au moindre coût.

En revanche, et de manière marginale, lorsque les volumes peuvent faire l'objet d'un débouclage sur le marché dans un objectif d'optimisation financière, ils sont qualifiés de dérivés de transaction.

- Chez Gares & Connexions, 2 swaps de couverture ont été mis en place en 2024 afin de couvrir le prix de leurs achats d'électricité, à hauteur d'environ 10% du volume prévisionnel annuel de consommation. Les premiers impacts en résultat se traduiront en 2025 au moment des

livraisons du volume couvert. En 2024, les variations de juste valeur de ces dérivés de couverture ont été comptabilisées en réserves recyclables pour des montants non significatifs.

6.2.5 Gestion du risque de contrepartie

Le Groupe est exposé à un risque de contrepartie dans le cadre du placement de ses disponibilités et de la souscription d'instruments dérivés auprès de ses partenaires financiers, dans l'hypothèse où le débiteur se refuserait à honorer tout ou partie de son engagement ou serait dans l'impossibilité de le respecter. Afin d'encadrer et de limiter ce risque, les instruments de placements et les dérivés ne sont mis en place qu'avec des établissements financiers correspondant aux critères de notation de crédit et de niveau de Fonds Propres validés par le Conseil d'Administration de SNCF SA. Un montant limite d'engagement par établissement est décidé en fonction de ces critères. Le respect du seuil autorisé par contrepartie est suivi quotidiennement. Afin de couvrir le risque de contrepartie au titre de leurs instruments financiers dérivés, SNCF Réseau et SNCF SA procèdent à des appels de marge hebdomadaires auprès de leurs contreparties financières. Du collatéral (uniquement sous forme de cash) est appelé à hauteur de la valeur de marché des portefeuilles d'instruments financiers avec chaque contrepartie avec laquelle SNCF Réseau et SNCF SA sont en risque.

Le risque de crédit client est limité et présenté en note 4.5.3.

6.2.5.1 Les placements financiers

Le cadre général déjà cité précise la procédure d'agrément des contreparties qui repose sur l'analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume selon les durées de placement sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa nationalité. La consommation de la limite autorisée, fondée sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting.

Trésorerie et équivalents de trésorerie

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement des titres de créances négociables (billets de trésorerie, « commercial paper »), et de souscriptions à des OPCVM monétaires. Compte

tenu de leur faible durée résiduelle et de leur composition ils ne génèrent pas d'exposition significative au risque de crédit.

Portefeuille des placements dans les instruments de capitaux propres

Les placements dans les instruments de capitaux propres sont uniquement constitués de titres de participation non consolidés. Une juste valeur de ces instruments est déterminée à chaque clôture.

6.2.5.2 Les instruments financiers dérivés

Les transactions sur les instruments dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux, de change et de matières premières.

Le cadre de gestion des risques financiers précise la procédure d'agrément des contreparties au titre des dérivés. Celle-ci repose sur une analyse quantitative et qualitative des contreparties.

Des limites en volume sont déterminées pour chaque contrepartie, tenant compte de ses fonds propres, de son rating et de sa zone géographique d'appartenance. La consommation de la limite autorisée, fondée pour les placements sur le nominal des transactions, est mesurée quotidiennement et fait l'objet d'un reporting. Concernant les instruments dérivés, l'agrément d'une contrepartie nécessite en outre la signature d'une convention cadre. Un contrat cadre de remise en garantie définissant les

modalités de gestion du collatéral est signé avec toutes les contreparties bancaires traitant avec d'une part SNCF SA et SNCF Réseau d'autre part, afin de limiter le risque de crédit. Tous les instruments financiers dérivés de taux et de change Moyen et Long Terme (swaps de taux, swaps de devises) négociés avec des contreparties bancaires sont couverts par ces contrats de remise en garantie.

Le tableau ci-dessous présente les informations requises par la norme IFRS 7 « Informations à fournir : compensation des actifs financiers et des passifs financiers ». Il s'agit, pour les actifs et passifs financiers souscrits dans le cadre de conventions ayant une clause de compensation exécutoire, d'une présentation des montants avant et après compensation au 31 décembre. Il inclut les dérivés sur matières premières. Ces derniers sont comptabilisés parmi les dettes et créances d'exploitation lorsqu'ils sont qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9.

Au 31 décembre 2024, ils sont actifs pour 7 M€ (0 M€ au 31 décembre 2023) et passifs pour -61 M€ (-106 M€ au 31 décembre 2023). La colonne « Cash collatéral » correspond aux encours des contrats de collateralisation sur les instruments financiers dérivés mais qui ne satisfont pas les critères de compensation établis par IAS 32 « Instruments financiers : présentation ».

Montants non compensés au bilan

31/12/2024 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	Montants nets
Instruments financiers dérivés actifs	1 021	0	1 021	309	1 034	-322
Instruments financiers dérivés passifs	1 731	0	1 731	922	1 012	-203
Position nette sur instruments dérivés	-710	0	-710	-613	22	-119

Montants non compensés au bilan

31/12/2023 en millions d'euros	Montants bruts	Montants compensés au bilan	Montants nets présentés au bilan	Cash collatéral	Dérivés avec accord de compensation	Montants nets
Instruments financiers dérivés actifs	1 194	0	1 194	175	682	338
Instruments financiers dérivés passifs	1 807	0	1 807	596	682	529
Position nette sur instruments dérivés	-613	0	-613	-421	0	-192

6.2.6 Gestion du risque de liquidité

S'appuyant sur une gestion proactive de sa liquidité, sur la qualité de sa signature et sa présence renouvelée sur les marchés internationaux de capitaux, SNCF SA bénéficie d'un accès diversifié aux ressources financières qu'elles soient à court terme (Neu-CP, Commercial Paper) ou à long terme (émissions obligataires publiques ou privées et monétisation de créances).

SNCF SA assure sa liquidité quotidienne grâce à un programme de Neu-CP (anciennement billets de trésorerie) d'un montant maximal de 3 000 M€, non utilisé au 31 décembre 2024 (196,3 M€ au 31 décembre 2023) et

en moyenne à hauteur de 106,7 M€ pendant l'exercice 2024 (76,7 M€ au 31 décembre 2023).

SNCF SA a mis en place pour se financer sur les marchés financiers long terme un programme EMTN d'un plafond de 15 milliards d'euros. Au 31 décembre 2024, ce programme a un encours de 12 milliards d'euros.

En 2024, la SNCF a financé 1,57 milliards d'euros sur les marchés, en 9 opérations à long terme. SNCF SA a mis en place début 2020 un programme d'Euro Commercial Paper d'un montant maximal de 5 000 M€. Il est utilisé à hauteur de 540 M€ au 31 décembre 2024 (379 M€ en 2023), et a été utilisé en moyenne à hauteur de 474,2 M€ pendant l'exercice 2024 (273,6 M€ en 2023).

En outre, SNCF SA dispose d'une ligne de crédit syndiqué d'un montant de 3 241 M€ non utilisée en 2024.
Le total des lignes de crédit confirmées pour le Groupe se détaille de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	Total	Echéancier		
		< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2024	4 220	104	4 112	4
Lignes de crédit confirmées au 31/12/2023	4 607	435	4 057	115

L'échéancier de la valeur comptable des emprunts et dettes financières se présente comme suit :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023
Moins d'1 an	3 334	6 747
De 1 à moins de 5 ans	15 316	14 954
De 5 à moins de 10 ans	15 098	15 628
De 10 à moins de 20 ans	10 130	10 942
20 ans et plus	12 018	12 254
Impact de la juste valeur (option "juste valeur")	-12	-8
Impact de la juste valeur (comptabilité de couverture)	-155	-370
Total	55 729	60 148
Juste valeur des dérivés non courants	1 631	1 555
Juste valeur des dérivés courants	32	139
Total emprunts et dettes financières	57 392	61 841

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance se présentent comme suit (les décaissements en négatif et les encaissements en positif) pour les actifs et passifs financiers entrant dans la définition de l'EFN :

Flux d'échéances

31/12/2024

<i>en millions d'euros</i>	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-69 099	-4 267	-17 207	-18 632	-13 415	-15 579
Capital	-52 320	-2 729	-12 848	-14 770	-9 591	-12 382
Flux d'intérêts	-16 780	-1 538	-4 359	-3 863	-3 824	-3 197
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-3 026	-355	-2 088	-160	-423	0
Capital	-2 703	-271	-1 918	-111	-403	0
Flux d'intérêts	-323	-84	-169	-49	-21	0
Sur dettes de financement des immobilisations	-152	-5	-21	-126	0	0
Capital	-124	-1	-6	-118	0	0
Flux d'intérêts	-28	-4	-15	-9	0	0
Sur le sous-total emprunts	-72 277	-4 626	-19 316	-18 918	-13 838	-15 579
Capital	-55 147	-3 001	-14 772	-14 998	-9 994	-12 382
Flux d'intérêts	-17 130	-1 625	-4 544	-3 921	-3 845	-3 197
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-1 240	-1 240				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-2 314	-285	-796	-990	-243	0
Capital	-1 756	-279	-675	-660	-141	0
Flux d'intérêts	-559	-6	-121	-330	-102	0
I - Total emprunts	-75 831	-6 151	-20 112	-19 908	-14 081	-15 579
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 383	198	792	990	403	0
Capital	1 744	192	671	660	221	0
Flux d'intérêts	639	6	121	330	182	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	30 047	1 574	7 679	8 296	6 251	6 247
Capital	24 154	1 113	6 124	6 914	4 869	5 135
Flux d'intérêts	5 894	461	1 555	1 382	1 382	1 113
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	1 596	976	527	39	49	5
Capital	1 595	975	527	39	49	5
Flux d'intérêts	1	1	0	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	6 862	6 862				
II - Actifs financiers	40 889	9 610	8 998	9 325	6 703	6 253
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-221	-39	-123	-78	-8	27
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-90	-24	-45	-11	-9	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	915	54	140	168	273	281
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	81	30	44	5	1	0
III - Instruments financiers dérivés	684	20	16	84	257	308
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-34 258	3 479	-11 098	-10 500	-7 121	-9 019

Flux d'échéances						31/12/2023
en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Sur emprunts obligataires	-75 300	-8 418	-17 121	-19 182	-14 433	-16 146
Capital	-56 289	-5 651	-12 476	-15 097	-10 344	-12 721
Flux d'intérêts	-19 011	-2 767	-4 646	-4 085	-4 089	-3 425
Sur emprunts auprès des établissements de crédit	-3 362	-673	-2 039	-210	-440	-1
Capital	-2 981	-573	-1 841	-154	-411	-1
Flux d'intérêts	-381	-100	-198	-56	-28	0
Sur dettes de financement des immobilisations	-151	-5	-15	-132	0	0
Capital	-125	-1	-4	-121	0	0
Flux d'intérêts	-26	-4	-11	-11	0	0
Sur le sous-total emprunts	-78 814	-9 096	-19 175	-19 523	-14 873	-16 147
Capital	-59 395	-6 226	-14 320	-15 372	-10 756	-12 722
Flux d'intérêts	-19 418	-2 871	-4 854	-4 151	-4 117	-3 425
Sur dettes de trésorerie et trésorerie passive	-1 392	-1 392				
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	-2 697	-290	-796	-991	-620	0
Capital	-1 956	-279	-675	-661	-341	0
Flux d'intérêts	-741	-11	-121	-330	-279	0
I - Total emprunts	-82 903	-10 778	-19 971	-20 514	-15 493	-16 147
Créances des partenariats publics privés (PPP)	2 627	276	792	990	569	0
Capital	1 889	268	671	660	290	0
Flux d'intérêts	738	8	121	330	279	0
Sur créance sur la Caisse de la dette publique	33 322	3 209	7 990	8 547	7 104	6 473
Capital	26 876	2 723	6 259	7 017	5 617	5 260
Flux d'intérêts	6 446	486	1 731	1 530	1 486	1 213
Sur autres prêts et créances et cash collatéral	1 732	834	781	56	57	4
Capital	1 731	834	781	56	57	4
Flux d'intérêts	1	1	1	0	0	0
Sur trésorerie et équivalents de trésorerie	8 973	8 973				
II - Actifs financiers	46 654	13 292	9 563	9 593	7 729	6 477
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur négative	-353	-54	-122	-102	-72	-4
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur négative	-76	-20	-53	-5	2	0
Flux d'intérêts sur dérivés de couverture présentant une juste valeur positive	766	45	98	124	235	264
Flux d'intérêts sur dérivés de transaction présentant une juste valeur positive	101	36	63	3	-1	0
III - Instruments financiers dérivés	438	8	-15	20	164	261
Sur l'endettement financier net (I + II + III)	-35 811	2 522	-10 422	-10 902	-7 600	-9 409

En figeant les cours et taux de clôture, les flux d'échéance des passifs et actifs financiers en dehors de l'EFN se présentent comme suit :

Flux d'échéances		31/12/2024				
(en millions d'euros)	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Obligations locatives	-5 095	-1 236	-2 864	-786	-184	-25
Capital	-4 510	-1 068	-2 555	-705	-164	-19
Flux d'intérêts	-584	-168	-310	-80	-21	-6
Passifs financiers de concession	-1 034	-741	-274	-19	0	0
Capital	-1 032	-740	-274	-19	0	0
Flux d'intérêts	-2	-1	-1	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0					
Flux d'intérêts	0					
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-6 128	-1 977	-3 138	-804	-184	-25
Créances des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0					
Flux d'intérêts	0					
Actifs financiers de concession	1 687	268	1 339	70	11	0
Capital	1 631	225	1 329	66	11	0
Flux d'intérêts	57	43	10	4	0	0
Créances financières de location	13	1	4	3	4	0
Capital	10	1	3	2	4	0
Flux d'intérêts	3	0	1	1	0	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	1 700	270	1 343	73	15	0

Flux d'échéances		31/12/2023				
(en millions d'euros)	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Obligations locatives	-4 897	-1 205	-2 749	-803	-117	-22
Capital	-4 370	-1 049	-2 471	-730	-104	-17
Flux d'intérêts	-527	-157	-278	-74	-13	-5
Passifs financiers de concession	-93	-4	-61	-13	-16	0
Capital	-93	-4	-61	-13	-16	0
Flux d'intérêts	0	0	0	0	0	0
Dettes des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0					
Flux d'intérêts	0					
I - Passifs financiers exclus de l'EFN	-4 990	-1 209	-2 810	-816	-133	-22
Créances des partenariats publics privés (PPP)	0	0	0	0	0	0
Capital	0					
Flux d'intérêts	0					
Actifs financiers de concession	1 603	171	1 391	24	16	0
Capital	1 511	126	1 346	22	16	0
Flux d'intérêts	92	45	44	2	0	0
Créances financières de location	14	1	5	3	5	0
Capital	11	1	4	2	4	0
Flux d'intérêts	3	0	1	1	1	0
II - Actifs financiers exclus de l'EFN	1 617	173	1 396	28	21	0

6.3 COUVERTURE ET INSTRUMENTS DÉRIVÉS

Selon la norme IFRS 9, les instruments dérivés sont des instruments financiers qui requièrent un investissement initial faible ou nul, dont la valeur fluctue par référence à un élément sous-jacent (taux d'intérêt, cours de change, cours d'une matière première...), et dont le règlement intervient à une date ultérieure.

Les instruments dérivés utilisés par le Groupe pour gérer ses risques de change, de taux et de matières premières sont initialement comptabilisés à la juste valeur et réévalués au bilan à leur juste valeur à la clôture. Leur juste valeur est déterminée en utilisant des techniques d'évaluation telles que les modèles d'évaluation retenus pour les options ou en utilisant la méthode des flux de trésorerie actualisés. Les modèles relèvent du niveau 2 de la hiérarchie des justes valeurs définie au paragraphe 81 d'IFRS 13.

Les instruments dérivés sont comptabilisés par défaut en tant que dérivés de transaction, sauf lorsqu'une relation de couverture est documentée à leur mise en place.

Couverture de flux de trésorerie

Pour couvrir les flux à taux variable de ses dettes et créances et les encaissements et décaissements liés à son activité commerciale, le Groupe est amené à intervenir sur le marché des dérivés.

Lorsque les conditions de forme prévues par la norme IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de flux de trésorerie et leur variation de valeur est enregistrée directement dans un compte spécifique en autres éléments du résultat global, à l'exclusion de la part inefficace de la couverture, qui est comptabilisée en résultat. Lorsque l'élément couvert affecte le résultat, les montants accumulés en autres éléments du résultat global sont repris en résultat symétriquement aux flux de l'élément couvert.

Couverture de juste valeur

Le Groupe utilise également des instruments dérivés pour couvrir la valeur de ses dettes et créances à taux fixe en euros et en devises.

Lorsque les conditions de forme prévues par IFRS 9 sont établies, les instruments dérivés sont qualifiés de couverture de juste valeur, et :

- les variations de valeur du dérivé sont enregistrées en résultat de la période,

- l'élément couvert est comptabilisé au coût amorti et réévalué à sa juste valeur à la clôture, pour la part du risque couvert en contrepartie du résultat.

En conséquence, les variations de valeur du dérivé et du risque couvert se neutralisent en résultat, à l'exception de la part inefficace de la couverture.

Coûts de couverture

Depuis l'entrée en vigueur de la norme IFRS 9, les coûts de couverture, incluant les effets du risque de base en monnaie étrangère (Foreign Currency Basis Spread) et la valeur temps des options, sont exclus des relations de couverture.

Les variations de leur juste valeur sont enregistrées en capitaux propres recyclables, et leur coût réel reconnu en résultat de façon homogène dans le temps sur la durée des relations de couverture (approche « time period related »).

Transaction

Lorsque les conditions permettant de bénéficier de la comptabilité de couverture ne sont pas réunies au sens de la norme IFRS 9, l'instrument est qualifié de dérivé de transaction. La variation de sa juste valeur est enregistrée en résultat de la période, au sein du résultat financier, y compris lorsque le dérivé est associé à des opérations d'exploitation.

La juste valeur des instruments dérivés actifs et passifs (hors dérivés de matières premières qualifiés de couverture), courants et non courants, se répartit comme suit :

	31/12/2024			31/12/2023		
en millions d'euros	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Instruments dérivés actifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	659	26	685	703	151	854
Dérivés de couverture de juste valeur	238	9	247	228	21	249
Dérivés de transaction	40	43	82	58	33	91
Total instruments dérivés actifs	936	78	1 014	988	206	1 194
Instruments dérivés passifs						
Dérivés de couverture de flux de trésorerie	1 388	12	1 400	1299	125	1424
Dérivés de couverture de juste valeur	199	-6	193	205	6	210
Dérivés de transaction	44	26	70	52	8	59
Total instruments dérivés passifs	1 631	32	1 664	1 555	139	1 694

6.3.1 Lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts

Les relations de couverture définies par le Groupe sont de nature à permettre une compensation entre la variation de juste valeur ou de flux de trésorerie d'un instrument de couverture et celle d'un élément couvert.

Le groupe SNCF intervient régulièrement sur le marché des instruments dérivés de devises, principalement dans une optique de couverture des emprunts émis. L'objectif poursuivi est ainsi de couvrir le risque de change, correspondant aux fluctuations de la valeur ou des flux de trésorerie des emprunts concernés dus à des variations des cours des monnaies étrangères.

Dans le cadre de la gestion du risque de taux d'intérêt de sa dette financière, le Groupe intervient sur le marché des swaps de taux et des options sur swaps de taux. Le risque couvert correspond ainsi au risque que la valeur ou flux de trésorerie des dettes concernées fluctue en raison des variations du taux d'intérêt de marché.

Par ailleurs, en raison des fluctuations du cours de certaines matières premières nécessaires aux besoins de production, le Groupe contractalise des swaps ou des contrats à terme permettant de couvrir le risque de prix.

Les instruments dérivés qui ne sont pas qualifiés d'instruments de couverture au sens de la norme IFRS 9 sont comptabilisés en tant qu'actifs de transaction.

Le tableau suivant présente, par type de risque, le lien économique entre les instruments dérivés et les éléments couverts :

31/12/2024 en millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés (1)		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert (2)		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période (3)	Inefficacité de la couverture (4)
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	1 215	1 215	12	59	15	154	778	44	-26	-11
Swaps de taux	1 215	1 215	12	59	15					
Risque de change	1 266	1 243	234	134	5	-813	488	-100	-6	-1
Cross-currency swaps (*)	1 266	1 243	234	134	5					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Couverture de juste valeur	2 481	2 459	247	193	20	-659	1 266	-56	-31	-12
Risque de taux	4 593	4 866	86	258	-27				39	0
Swaps de taux	4 076	4 076	73	250	-17					
Options de taux	350	623	11	6	-9					
Instruments de pré-couverture	167	167	3	2	-1					
Risque de change	8 070	7 413	601	1 142	-227				221	0
Cross-currency swaps (**)	8 070	7 413	601	1 142	-227					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de prix	(***)	(***)	7	68	53				-53	0
Instruments fermes			7	68	53					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	12 663	12 279	694	1 468	-202				207	0
Instruments de taux	3 711	3 698	68	66	-11					
Swaps de taux	3 711	3 698	68	66	-11					
Options de taux	0	0	0	0	0					
Instruments de change	654	780	15	4	7					
Swaps de devises	632	755	12	4	7					
Cross-currency swaps	0	0	0	0	0					
Achats ou ventes de devises	22	25	2	0	0					
Instruments de prix	0	0	0	0	-4					
Instruments fermes	0	0	0	0	-4					
Instruments conditionnels	0	0	0	0	0					
Transaction	4 365	4 478	82	70	-8					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 237 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à -136 M€

(***) Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.4.2

- (1) La valeur comptable des instruments de couverture des risques de change et de taux est restituée dans l'état de situation financière au sein des actifs financiers ou passifs financiers courants ou non courants selon leur sens et échéance. La valeur comptable des instruments de couverture de risque de prix est restituée dans l'état de situation financière au sein des créances ou dettes d'exploitation selon leur sens.
- (2) La valeur comptable des éléments de l'EFN est restituée dans l'état de situation financière au sein des passifs financiers courants et non courants selon leur échéance. Celle des éléments de BFR est restituée au sein des créances et dettes d'exploitation. Les transactions futures ne font pas l'objet d'une restitution dans les états de synthèse.
- (3) La variation de juste valeur indiquée correspond à celle retenue pour le calcul de l'inefficacité.
- (4) L'inefficacité de la couverture des risques de change et de taux est restituée dans le compte de résultat consolidé au sein du coût de l'endettement financier net et autres. Celle générée par la couverture du risque de prix est restituée au sein de l'EBITDA. Un montant positif est un produit, un montant négatif une charge.

L'inefficacité présentée, non significative, peut trouver sa source dans :

- Des taux de référence différents entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- Des décalages au niveau des dates de tombées des flux de trésorerie (date de maturité, date de paiement...) entre l'instrument de couverture et l'élément couvert ;
- Des différences d'intérêts courus entre l'élément couvert et l'instrument de couverture.

31/12/2023 en millions d'euros	Nominal des instruments dérivés		Valeur comptable des instruments dérivés		Variation de JV de l'instrument dérivé sur la période	Valeur comptable de l'élément couvert		Cumul des variations de juste valeur comptabilisées sur l'élément couvert	Variation de juste valeur de l'élément couvert sur la période	Inefficacité de la couverture
	Donnés	Reçus	Actif	Passif		Actif	Passif			
Risque de taux	1 265	1 265	19	79	41	410	949	69	-45	-4
Swaps de taux	1 265	1 265	19	79	41					
Risque de change	1 266	1 244	230	131	45	-676	492	-93	-52	-7
Cross-currency swaps (*)	1 266	1 244	230	131	45					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Couverture de juste valeur	2 531	2 509	249	210	86	-266	1 441	-25	-97	-10
Risque de taux	4 705	5 244	133	277	-175				177	-1
Swaps de taux	4 105	4 105	105	263	-160					
Options de taux	0	538	23	10	-17					
Instruments de pré-couverture	600	600	5	3	2					
Risque de change	7 942	7 124	721	1 147	-12				7	-1
Cross-currency swaps (**)	7 942	7 124	721	1 147	-11					
Achats ou ventes de devises	0	0	0	0	0					
Instruments de pré-couverture	0	0	0	0	0					
Risque de prix	(***)	(***)	0	114	-104				104	0
Instruments fermes			0	114	-104					
Instruments conditionnels			0	0	0					
Couverture de flux de trésorerie	12 648	12 367	855	1 538	-291				288	-2
Instruments de taux	5 511	5 498	75	53	-26					
Swaps de taux	5 511	5 498	75	53	-26					
Options de taux	0	0	0	0	0					
Instruments de change	561	593	12	6	5					
Swaps de devises	518	531	9	6	3					
Cross-currency swaps	0	0	0	0	0					
Achats ou ventes de devises	43	62	3	0	2					
Instruments de prix	0	0	4	0	-31					
Instruments fermes	0	0	4	0	-31					
Instruments conditionnels	0	0	0	0	0					
Transaction	6 073	6 091	91	59	-52					

(*) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 62 M€

(**) Dont part de couverture du risque de taux s'élevant à 192 M€

(***) Les nominaux des instruments de couverture de prix sont évalués en volumes, et sont présentés dans la note 6.4.2

6.3.2 Échéanciers des engagements nominaux

Aux 31 décembre 2024 et 2023 les engagements nominaux des différents instruments de couverture souscrits, ainsi que leurs dates d'échéance, par type de risque couvert, sont les suivants :

Engagements nominaux reçus

31/12/2024

en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 215	100	705	410	0	0
Risque de change	1 243	0	367	228	648	0
Couverture de juste valeur	2 459	100	1 072	638	648	0
Risque de taux	4 866	311	2 289	941	1 325	0
Risque de change	7 413	225	2 675	1 209	1 546	1 757
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	12 279	537	4 964	2 150	2 870	1 757

Engagements nominaux reçus

31/12/2023

en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 265	50	255	960	0	0
Risque de change	1 244	0	256	341	647	0
Couverture de juste valeur	2 509	50	511	1 301	647	0
Risque de taux	5 244	641	1 691	894	1 818	200
Risque de change	7 124	0	2 075	1 890	1 213	1 946
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	12 367	641	3 766	2 784	3 031	2 146

Engagements nominaux donnés

31/12/2024

en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 215	100	705	410	0	0
Risque de change	1 266	0	425	193	648	0
Couverture de juste valeur	2 481	100	1 131	603	648	0
Risque de taux	4 593	186	2 141	941	1 325	0
Risque de change	8 070	216	3 116	1 087	1 688	1 963
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	12 663	402	5 257	2 028	3 012	1 963

Engagements nominaux donnés

31/12/2023

en millions d'euros	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de taux	1 265	50	255	960	0	0
Risque de change	1 266	0	350	269	648	0
Couverture de juste valeur	2 531	50	605	1 229	648	0
Risque de taux	4 705	623	1 171	894	1 818	200
Risque de change	7 942	0	2 511	1 864	1 409	2 158
Risque de prix	0	0	0	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	12 648	623	3 682	2 758	3 227	2 358

Pour ce qui est de la couverture des volumes de gasoil, les nominaux sont exprimés en volumes et se présentent ainsi :

Engagements nominaux reçus

31/12/2024

en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	62 572	48 207	14 365	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	62 572	48 207	14 365	0	0	0

Engagements nominaux reçus

31/12/2023

en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	55 303	43 779	11 524	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	55 303	43 779	11 524	0	0	0

Engagements nominaux

donnés

31/12/2024

en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	62 572	48 207	14 365	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	62 572	48 207	14 365	0	0	0

Engagements nominaux

donnés

31/12/2023

en tonnes	Total	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Risque de prix	55 303	43 779	11 524	0	0	0
Couverture de flux de trésorerie	55 303	43 779	11 524	0	0	0

6.3.3 Rupture des relations de couverture

Une relation de couverture est rompue dès lors que les conditions d'efficacité ne sont plus remplies au sens de la norme IFRS 9, ou lorsque l'instrument dérivé concerné arrive à échéance, est résilié, exercé ou vendu, ou lorsque l'élément couvert est résilié ou vendu. Par ailleurs, le Groupe peut à tout moment décider de mettre un terme à

une relation de couverture. Dans ces cas, la comptabilité de couverture n'est plus applicable. Les conséquences comptables de la rupture d'une relation de couverture sont différentes selon qu'il s'agisse d'une couverture de juste valeur ou de flux de trésorerie.

Couverture de juste valeur

L'emprunt couvert cesse d'être ajusté de la variation de juste valeur relative au risque couvert. Les réévaluations comptabilisées préalablement sont amorties au même rythme d'amortissement que l'élément couvert :

Cumul des variations de juste valeur de l'élément ayant cessé d'être couvert

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Risque de taux	-33	-45
Risque de change	33	40
Couverture de juste valeur	0	-4

Couverture de flux de trésorerie

Les gains et pertes cumulés sur l'instrument de couverture et enregistrés parmi les autres éléments du résultat global au sein des capitaux propres sont figés et ne sont reclassés en résultat que lorsqu'il est affecté par l'élément couvert, de manière symétrique :

31/12/2024	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat (*)	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus (*)
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	-162	-280	-33	-6
Risque de change	-437	0	-24	-24
Risque de prix	-61	0	1	0
Couverture de flux de trésorerie	-660	-280	-56	-30

(*) Le reclassement en résultat des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture des risques de change et de taux est restitué dans la ligne coût de l'endettement financier net et autres du compte de résultat consolidé.

Le recyclage des autres éléments du résultat global relatifs aux instruments de couverture du risque de prix et est restitué dans la ligne EBITDA du compte de résultat consolidé.

31/12/2023	Réserves de couverture sur relations de couverture maintenues	Réserves de couverture sur relations de couverture arrêtées	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert a influé sur le résultat	Réserves de couverture recyclées car l'élément couvert ne se réalise plus
<i>en millions d'euros</i>				
Risque de taux	-126	-304	-22	7
Risque de change	-78	0	14	-15
Risque de prix	-113	0	-2	0
Couverture de flux de trésorerie	-317	-304	-10	-8

6.3.4 Réserves liées aux coûts de la couverture

31/12/2024	Réserves liées aux coûts de la couverture (en cumulé)	Réserves liées aux coûts de la couverture (de la période)	31/12/2024	Réserves liées aux coûts de la couverture (en cumulé)	Réserves liées aux coûts de la couverture (de la période)
<i>en millions d'euros</i>			<i>en millions d'euros</i>		
Risque de taux	0	0	Risque de taux	0	0
Risque de change	114	89	Risque de change	15	-6
Risque de prix	0	0			
Couverture de flux de trésorerie	114	89	Couverture de juste valeur	15	-6

31/12/2023	Réserves liées aux coûts de la couverture (en cumulé)	Réserves liées aux coûts de la couverture (de la période)	31/12/2023	Réserves liées aux coûts de la couverture (en cumulé)	Réserves liées aux coûts de la couverture (de la période)
<i>en millions d'euros</i>			<i>en millions d'euros</i>		
Risque de taux	0	0	Risque de taux		
Risque de change	24	41	Risque de change	21	13
Risque de prix	0	0			
Couverture de flux de trésorerie	24	41	Couverture de juste valeur	21	13

6.3.5 Nature des instruments financiers faisant l'objet d'une couverture de flux de trésorerie

La juste valeur des dérivés affectés à des opérations de couverture de flux de trésorerie (hors couverture de matières premières) se ventile comme suit par type d'élément couvert :

		Echéancier				
<i>en millions d'euros</i>	31/12/2024	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-699	9	-529	279	-209	-248
Emprunts non obligataires	-12	5	-4	0	-14	0
Dettes de financement des immobilisations	0	0	0	0	0	0
Prêts et créances	-4	0	-4	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-715	14	-536	279	-223	-248

		Echéancier				
<i>en millions d'euros</i>	31/12/2023	Moins d'1 an	De 1 à moins de 5 ans	De 5 à moins de 10 ans	De 10 à moins de 20 ans	20 ans et plus
Emprunts obligataires	-573	1	-507	164	-210	-21
Emprunts non obligataires	11	19	6	0	-14	0
Dettes de location financement	0	0	0	0	0	0
Prêts et créances	-6	-1	-5	0	0	0
Juste valeur des dérivés qualifiés de couverture de flux de trésorerie	-569	19	-506	164	-225	-21

6.3.6 Impacts des opérations de couverture sur les capitaux propres recyclables

Les impacts sur les capitaux propres recyclables (autres éléments du résultat global), hors effets d'impôts différés, se détaillent comme suit (– débiteur, + créditeur) :

<i>en millions d'euros</i>	Capitaux propres recyclables
Ouverture au 01/01/2023	-334
Recyclé en résultat	-10
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-189
<i>Couverture de risque de taux</i>	-27
<i>Couverture de risque de change</i>	-60
<i>Dont transactions futures couvertes</i>	0
<i>Couverture de risque de prix</i>	-102
Variation de valeur des coûts de la couverture	54
<i>Couverture de risque de taux</i>	0
<i>Couverture de risque de change</i>	54
<i>Couverture de risque de prix</i>	0
Sortie de périmètre	0
Clôture au 31/12/2023	-479
Ouverture au 01/01/2024	-479
Recyclé en résultat	-56
Variation de valeur efficace sur instruments de couverture de flux de trésorerie	-258
<i>Couverture de risque de taux</i>	26
<i>Couverture de risque de change</i>	-336
<i>Dont transactions futures couvertes</i>	0
<i>Couverture de risque de prix</i>	51
Variation de valeur des coûts de la couverture	84
<i>Couverture de risque de taux</i>	0
<i>Couverture de risque de change</i>	84
<i>Couverture de risque de prix</i>	0
Sortie de périmètre	0
Clôture au 31/12/2024	-710

6.4 CAPITAUX PROPRES

6.4.1 Affectation du résultat et dividendes versés

Au cours de l'exercice 2024, SNCF SA a effectué un versement au fond de concours de l'État pour un montant total de 1 710 M€.

Ces versements ont été comptabilisés en distribution de réserves.

Par ailleurs, l'Assemblée générale du 13 mai 2024, statuant sur les comptes de l'exercice 2023 de la Société Nationale SNCF, a décidé d'affecter au report à nouveau le résultat de l'exercice 2023 s'élevant à -594,7 M€.

En 2023, l'Assemblée générale, statuant sur les comptes de l'exercice 2022 de la Société Nationale SNCF, avait décidé d'affecter à la réserve légale un montant de 71 M€ et au report à nouveau le reliquat du résultat de l'exercice 2022 s'élevant à 1 472 M€.

6.4.2 Part des intérêts minoritaires

La part des intérêts minoritaires se décompose par sous-groupe de la façon suivante :

<i>en millions d'euros</i>	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Geodis	7	7	0
Rail Logistics Europe	35	36	-1
Keolis	-52	12	-64
SNCF Réseau	5	2	3
SNCF Gares & Connexions	22	20	2
Total	18	77	-60

7. IMPOTS SUR LES RÉSULTATS

Les impôts sur le résultat englobent l'ensemble des impôts déterminés sur la base d'un résultat comptable net de produits et de charges. Sont comptabilisés sur cette ligne en bas du compte de résultat :

- L'impôt exigible sur les sociétés et les différentes contributions additionnelles qui s'y rattachent ;
- L'impôt minimum mondial ;
- Les crédits d'impôt mécénat et étrangers ;
- Les impôts forfaitaires déterminés sur la base d'un élément de résultat net ;
- L'impact des redressements fiscaux et des incertitudes liées à des positions fiscales au titre d'un impôt sur le résultat et des impôts différés ;
- Les impôts différés.

Impôts différés

Le Groupe comptabilise, par entité fiscale, des impôts différés pour l'ensemble des différences temporelles entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé. Les impôts différés sont calculés selon la méthode du report variable, en appliquant le dernier taux d'impôt voté à la date de clôture et applicable à la période de reversement des différences temporelles.

Les actifs d'impôts différés sur différences temporelles ou sur déficits reportables, ainsi que les crédits d'impôts, ne sont comptabilisés que lorsque leur récupération est jugée probable. La capacité du Groupe à recouvrer ces actifs d'impôts est appréciée au travers d'une analyse basée notamment sur son plan d'affaires et sur les aléas liés aux conjonctures économiques et aux incertitudes des marchés sur lesquels le Groupe intervient. Les bases utilisées sont les mêmes que pour le calcul des valeurs d'utilité dans le cadre des tests de perte de valeur.

S'agissant des participations dans les filiales, co-entreprises et entreprises associées, un passif d'impôt différé est comptabilisé pour toute différence temporelle imposable entre la valeur comptable des titres et leur base fiscale sauf si :

- le Groupe contrôle la date à laquelle cette différence temporelle se renversera (via par exemple une distribution de dividendes ou une cession de la participation) ; et
- il est probable que cette différence ne se renversera pas dans un avenir prévisible.

Ainsi, pour les sociétés intégrées globalement et les coentreprises, un passif d'impôt différé n'est reconnu qu'à due concurrence des impôts de distribution sur les dividendes dont le versement est planifié par le Groupe. Quant à l'impôt différé actif, il est comptabilisé seulement dans la mesure où, il est probable que :

- la différence temporelle s'inversera dans un avenir prévisible ; et
- il existera un bénéfice imposable sur lequel pourra s'imputer la différence temporelle.

Les impôts différés ne sont pas actualisés et trouvent leur contrepartie sur une ligne distincte au bilan parmi les actifs et passifs non courants.

Autres impôts sur le résultat

Les impôts sur le résultat autres que les impôts différés trouvent leur contrepartie en dettes et créances d'exploitation au bilan.

7.1 ANALYSE DE L'IMPÔT EN RÉSULTAT

7.1.1 Impôt en compte de résultat

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023	Variation
(Charge) / produit d'impôt courant	-120	-134	13
(Charge) / produit d'impôt différé	-17	25	-42
Total	-137	-108	-29

Le groupe fiscal au sens de l'article 223 A bis du Code général des impôts créés au 1er janvier 2015, dont l'EPIC SNCF était la mère et dont l'EPIC SNCF Mobilités, l'EPIC SNCF Réseau et leurs filiales étaient membres, se poursuit dans le cadre de la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et de l'ordonnance n°2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF. L'ex EPIC SNCF MOBILITES devenue SA SNCF est depuis le 1er janvier 2020 la nouvelle tête du Groupe fiscal. L'absorption de l'ancienne mère par sa filiale n'a pas remis en cause l'ancienne intégration fiscale qui se poursuit (art. 32If du CGI).

Un agrément fiscal a été préalablement octroyé à l'EPIC SNCF Mobilités le 19 juillet 2019 afin de conserver les déficits fiscaux imputables sur la base élargie en cas de changement d'activité réelle, du fait de l'opération de fusion-absorption de l'EPIC SNCF par l'EPIC SNCF Mobilités, conformément à l'article 32 de la loi de finances pour 2019.

7.2 PREUVE D'IMPÔT

Pour sa preuve d'impôt, le groupe retient comme taux d'impôt le taux applicable en France à l'impôt sur les sociétés (25%) augmenté de la contribution sociale de 3,3% pour la part d'impôt qui excède 763 000 €.

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Résultat net de l'exercice	1 654	1 409
Quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	21	39
Impôt sur les résultats	-137	-108
Résultat des activités ordinaires avant impôt et avant quote-part de résultat net des entreprises mises en équivalence	1 770	1 479
Taux d'IS applicable en France	25,82%	25,82%
IMPÔT THÉORIQUE	-457	-382
Différences permanentes	375	208
Variation des impôts différés sur déficits (consommés ou reconnus) et sur différences temporelles - Intégration Fiscale France	-20	49
Variation des impôts différés sur déficits (consommés ou reconnus) et sur différences temporelles - Hors Intégration Fiscale France	-49	13
Différentiels de taux vs Taux Groupe	4	5
Crédits d'impôts	12	3
Effets des changements de taux - méthode du report variable	0	-0
IMPÔT COMPTABILISÉ	-137	-108
TAUX D'IMPOT EFFECTIF	7,73%	7,32%

Le nouveau périmètre du groupe fiscal, dont la SA Société Nationale SNCF est la mère, est constitué de 236 sociétés au 31 décembre 2024 (227 au 31 décembre 2023) et présente les particularités suivantes :

– Les déficits reportables de SNCF Réseau générés jusqu'au 31 décembre 2014 et antérieurs à son entrée dans l'intégration fiscale ne peuvent être imputés que sur ses seuls résultats. Compte tenu de son cycle de vie, SNCF Réseau peut faire des prévisions pour la récupération de ses déficits sur un horizon plus long que le reste du Groupe. Ainsi, un horizon de 20 ans est considéré comme un horizon raisonnable de consommation d'actif d'impôt pour reconnaître sa créance d'IDA.

– Le stock de déficits au 31 décembre 2014 de l'ancien groupe intégré SNCF Mobilités, peut être imputé sur les résultats générés par une sélection d'entités issues de l'ancien périmètre et membres du nouveau groupe d'intégration fiscale, celui-ci ayant opté pour le mécanisme de la base élargie suivant les dispositions fiscales applicables en France.

Les déficits de la base élargie, ainsi que les déficits nés depuis 2015, pourront être imputés sur les résultats futurs du groupe SNCF poursuivi à compter du 1er janvier 2020.

Les perspectives de récupération des impôts différés actifs par SNCF sont déterminées compte tenu de ces particularités.

Au 31 décembre 2024, les impôts différés sur déficits au titre de l'intégration fiscale groupe restent stables comme au 31 décembre 2023.

7.1.2 Impôt en résultat global

Au 31 décembre 2024, la charge d'impôt différé reconnue sur les autres éléments de résultat global est de 9M€.

Au 31 décembre 2023, le produit d'impôt différé reconnu sur les autres éléments de résultat global est de 5M€.

La ligne « Différences permanentes » intègre en 2024 les effets « impôt » :

- sur les versements au fonds de concours, charge déductible fiscalement dans les comptes sociaux et comptabilisée en versement de dividendes en IFRS, pour 442 M€ (contre 254 M€ en 2023) et
- sur la cession Systra pour 19M€,
- partiellement compensés par l'effet « impôt » sur les opérations d'apport internes au groupe pour -78 M€.

La ligne « variation des impôts différés – hors intégration fiscale France » s'explique principalement par les impôts différés non reconnus en Italie et en Espagne pour -50M€.

7.3 SOURCES D'IMPÔTS DIFFÉRÉS

Les reports déficitaires du Groupe au 31 décembre 2024 s'élèvent à 31,7 milliards d'euros contre 31,0 milliards d'euros au 31 décembre 2023. Sur ce montant, 28,7 milliards d'euros concernent des entités françaises pour lesquelles les déficits sont indéfiniment reportables (28,2 milliards d'euros au 31 décembre 2023). Le montant des actifs d'impôt non reconnus à cette même date s'élève à 7,1 milliards d'euros (6,9 milliards d'euros au 31 décembre 2023).

En millions d'euros	31/12/2023	Résultat	Capitaux propres	Reclassement	Variation de périmètre et change	31/12/2024
Reports déficitaires (**)	8 117	151	-0	0	26	8 295
Avantages du personnel	-106	6	-0	0	3	-97
Différences de valeur sur les immobilisations	-669	-9	0	-0	-4	-681
Contrat de location (*)	26	-2	-	0	1	25
Provisions réglementées	-33	-2	-	0	0	-34
Instruments financiers	121	15	63	-4	1	196
Réévaluation d'actifs et passifs identifiables acquis lors de regroupements d'entreprises	-233	16	-	-	-5	-222
Résultats internes	119	10	-	-0	-	129
Total retraitements de consolidation	-774	34	63	-4	-3	-684
Provisions non déductibles et autres différences fiscales	3 685	-61	-14	-0	3	3 613
Impôts différés non reconnus (**)	-6 893	-141	-57	4	-22	-7 108
Impôts différés nets reconnus	4 136	-16	-8	0	5	4 116
Impôts différés actif	4 363					4 335
Impôts différés passif	227					219
Impôts différés nets au bilan	4 136					4 116

(*) Les impôts différés sur contrats de location se décomposent en 31 M€ d'impôts différés actifs et 6 M€ d'impôts différés passifs au 31 décembre 2024 (respectivement 32 M€ et 6 M€ au 31 décembre 2023).

(**) Le tableau des sources d'impôts différés a fait l'objet d'un reclassement à l'ouverture afin de mieux refléter le montant total issu des reports déficitaires au niveau du groupe SNCF au 31 décembre 2023. Ce reclassement concerne les impôts différés provenant des déficits de SNCF Réseau postérieurs à son entrée dans le groupe d'intégration fiscale SNCF et des déficits de la base élargie, pour un montant net de 866 M€. Ce reclassement est venu minorer la ligne « reports déficitaires » et augmenter la ligne « impôts différés non reconnus » de ce montant. Il n'a aucun impact sur le bilan ni sur le compte de résultat.

8. RELATIONS AVEC LES PARTIES LIÉES

La société nationale SNCF dont le capital est intégralement détenu par l'État est liée, au sens de la norme IAS 24 « Informations relatives aux parties liées », avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État.

Les transactions individuellement ou collectivement notables avec des parties liées concernent les entités suivantes :

- L'État en tant qu'actionnaire ;
- les autorités organisatrices de transport (Collectivités territoriales et État) et
- les Entreprises Sociales pour l'Habitat (ESH) du Groupe ICF.

Les transactions réalisées par le groupe dans le cadre de ses opérations courantes avec des entreprises publiques prestataires de services (EDF, Orange, La Poste, ...) ainsi que les impôts et taxes prélevés dans les règles de droit commun sont exclus du champ des parties liées.

8.1 TRANSACTIONS AVEC L'ÉTAT ET LES COLLECTIVITÉS

Les informations retracées ci-dessous sont relatives aux opérations menées avec l'État, au sens des ministères, des administrations centrales et des autorités organisatrices de transport (AO), qui ne sont pas réalisées à des conditions de marché ou sortent du régime de droit commun.

Les subventions d'exploitation apportées au Groupe SNCF par l'État et les collectivités sont présentées dans le tableau suivant

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions d'exploitation reçues	359	291

Les subventions d'investissement octroyées par l'état et les collectivités sont présentées en note 4.2.2.

Par ailleurs, le Groupe facture l'État, via SA SNCF Réseau, au titre des redevances d'accès relatives aux

trains régionaux de voyageurs (TER) et d'équilibre du territoire (Intercités). A ces redevances s'ajoutent les compensations tarifaires versées par l'État pour assurer la couverture du coût marginal des circulations de fret, en complément des redevances versées par les entreprises de fret. Les montants, détaillés ci-après, sont comptabilisés en chiffre d'affaires.

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Redevances d'accès (*)	2 451	2 271
Compensations Fret	176	135
(*) Dont redevances TER 1825 M€ (1642 M€ sur 2023), redevances Transilien 182 M€ (168 M€ sur 2023) et redevances TET 444 M€ (461 M€ sur 2023)		

Les montants reçus de l'État et des AO dans le cadre des prestations de transport sont présentés en note 3.3.

8.2 TRANSACTIONS AVEC LES ENTREPRISES SOCIALES POUR L'HABITAT (ESH) DU GROUPE ICF

8.2.1 Soldes au bilan

en millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Actifs financiers courants	15	14
Actifs financiers non courants	223	235
Passifs financiers courants	0	0
Passifs financiers non courants	0	0

Les actifs financiers non courants sont constitués principalement par les prêts liés à l'effort constructions accordés par la société SNCF et par ICF aux filiales ESH, et par les titres de participation des filiales ESH. Ces derniers s'élèvent à 145 M€ (145 M€ au 31 décembre 2023).

8.2.2 Au compte de résultat

Les transactions avec les ESH ne sont pas significatives au compte de résultat.

8.3 TRANSACTIONS AVEC LES DIRIGEANTS

Certains contrats de travail très minoritaires comprennent une clause attribuant une indemnité supra conventionnelle plafonnée en cas de licenciement. Aucune transaction entre une entité du groupe et ses dirigeants n'est par ailleurs intervenue en dehors des rémunérations présentées en note 5.5.

9. ENGAGEMENTS HORS BILAN

9.1 ENGAGEMENTS REÇUS ET DONNÉS

Les engagements reçus et donnés sont détaillés dans les tableaux suivants :

		31/12/2024				31/12/2023
Engagements reçus (en M€)	Notes	Engagement total	Montant des engagements par période			Engagement total
			À moins d'un an	De un à cinq ans	À plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		4 435	133	4 169	132	4 704
Sûretés personnelles		215	29	57	128	97
Lignes de crédit confirmées non utilisées	6.2.6	4 220	104	4 112	4	4 607
Engagements liés aux activités opérationnelles		23 199	5 764	11 760	5 676	23 455
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	8 302	1 918	4 558	1 825	9 118
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	9 269	2 614	5 680	975	9 163
Promesses de vente immobilière		78	47	22	9	83
Garanties financières	9.1.2.3	2 234	949	709	576	2 427
Contrats de location simple : mobilier	9.1.2.4	48	22	7	20	40
Contrats de location simple : immobilier	9.1.2.4	3 260	212	778	2 270	2 613
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		8	2	5	1	10
Engagements liés au périmètre consolidé		17	-	17	-	17
Engagements portant sur les titres (contrats d'options)		17	-	17	-	17
Autres engagements reçus		13	4	8	0	2
Total engagements recus		27 664	5 901	15 954	5 808	28 178

Engagements donnés (en M€)	Notes	31/12/2024				31/12/2023
		Montant des engagements par période				Engagement total
		Engagement total	À moins d'un an	De un à cinq ans	À plus de cinq ans	
Engagements liés au financement		621	207	139	275	1 315
Sûretés personnelles		352	167	44	141	396
Sûretés personnelles : cautions données au titre des prêts souscrits par le personnel		212	39	95	78	237
Sûretés réelles	9.1.1	57	0	0	57	682
Engagements liés aux activités opérationnelles		28 672	7 004	14 070	7 598	30 888
Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire	9.1.2.1	11 192	2 355	5 852	2 985	12 946
Engagements d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire	9.1.2.2	10 526	3 396	5 787	1 342	11 558
Promesses de vente immobilière		76	45	22	9	84
Garanties opérationnelles et financières		2 201	443	1 609	150	2 176
Cautions douanes	9.1.2.5	155	112	14	29	257
Engagements liés aux contrats d'achats d'exploitation et d'immobilisations		2 620	208	377	2 035	2 461
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)	9.1.2.6	1 901	444	409	1 048	1 408
Engagements liés au périmètre consolidé		136	-	133	3	238
Engagements portant sur les titres		1	-	-	1	1
Garanties de passif	9.1.3	135	-	133	2	237
Autres engagements donnés		77	30	17	30	65
Total engagements donnés		29 506	7 240	14 359	7 907	32 507

La part, comprise dans le total, des engagements vis-à-vis des co-entreprises s'élève au 31 décembre 2024 à :

- 0 M€ pour les engagements reçus (0 M€ en 2023) ;
- 133 M€ pour les engagements donnés (133 M€ en 2023).

9.1.1 Engagements liés au financement

9.1.1.1 Sûretés réelles

La baisse de 624 M€ des sûretés réelles données résulte du remboursement par Eurostar International Limited des emprunts garantis par cet engagement.

9.1.2 Engagements liés aux activités opérationnelles

9.1.2.1 Engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire

Les engagements reçus correspondent aux financements d'investissements à recevoir des autorités organisatrices de transport (AO) sur le matériel roulant commandé. Ils diminuent à hauteur des investissements réalisés. À l'inverse, ils augmentent à hauteur des nouvelles commandes d'investissement.

La diminution de 817 M€ constatée au cours de l'exercice est due notamment :

- À l'émission d'appels de fonds sur la période concernant les rames Régiolis, Regio2N et Oxygène (-1 316 M€).
- À l'effet du passage du temps sur les engagements d'investissement pour l'exploitation de matériel ferroviaire de Transilien (-1 028 M€).
- À la signature de nouvelles conventions de financement de rames Régiolis, Regio2N et Oxygène (+709 M€).
- Au nouveau programme de rénovation à mi-vie des rames NAT du réseau francilien (+300 M€).
- À la signature de nouvelles conventions de modernisation du matériel roulant pour les régions Occitanie (+288 M€) et Auvergne-Rhône-Alpes (+177 M€).

Les engagements donnés concernent les investissements convenus avec les constructeurs de matériel roulant, en

lien pour certains engagements avec les autorités organisatrices de transport pour la mise en service future de nouveaux matériels.

La baisse de 1 754 M€ est liée principalement :

- À la réception par l'activité TER de matériel roulant Regio2N et Régiolis pour -648 M€.
- Aux effets de la révision budgétaire et du passage du temps relatifs aux contrats d'acquisition des rames TGV 2020 pour -508 M€.
- Aux paiements réalisés par Transilien au titre de l'acquisition de nouvelles rames RER NG pour -501 M€.
- Aux effets du passage du temps et des révisions sur les engagements d'investissement du matériel ferroviaire de Transilien et Intercités pour -383 M€.
- Au nouveau programme de rénovation à mi-vie des rames NAT du réseau francilien pour +300 M€.

9.1.2.2 Engagements d'achat et de financement d'immobilisations autres que matériel ferroviaire

Les engagements reçus de financement d'achat d'immobilisations autres que matériel ferroviaire sont en hausse de 106 M€. Cette variation s'explique principalement :

- D'une part, par une baisse des subventions à recevoir liée aux effets du passage du temps et des révisions sur les engagements de Transilien pour -535 M€.
- D'autre part, par une hausse des engagements relatifs aux subventions à recevoir des programmes d'investissement de SNCF Réseau pour +783 M€ concernant le projet EOLE.

Les engagements donnés d'achat d'immobilisations diminuent de 1 032 M€ en lien avec :

– Les effets du passage du temps et des révisions sur les engagements de Transilien pour -546 M€.

– La baisse des engagements relatifs aux programmes d'investissement à réaliser par SNCF Réseau pour -388 M€.

9.1.2.3 Garanties financières

Le montant des garanties financières reçues diminue de 193 M€ au cours de l'exercice ; cette baisse est liée aux livraisons de rames Regio2N et Régiolis compensée partiellement par de nouvelles cautions reçues des fournisseurs de matériel ferroviaire.

9.1.2.4 Engagements liés aux contrats de location simple mobiliers et immobiliers

Au 31 décembre 2024, l'échéancier des engagements reçus au titre des contrats de location se décompose de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Contrats de location simple mobilier		
À moins d'un an	22	12
De 1 à moins de 2 ans	3	1
De 2 à moins de 3 ans	3	1
De 3 à moins de 4 ans	1	1
De 4 à moins de 5 ans	-	1
De 5 ans et plus	20	23
Total	48	40
Contrats de location simple immobilier		
À moins d'un an	212	203
De 1 à moins de 2 ans	198	168
De 2 à moins de 3 ans	196	172
De 3 à moins de 4 ans	189	161
De 4 à moins de 5 ans	196	154
De 5 ans et plus	2 270	1 755
Total	3 260	2 613

Le montant des contrats de location simple mobiliers et immobiliers augmente de 656 M€ du fait notamment de la hausse de l'indice ILAT utilisé par SNCF Gares & Connexions pour calculer l'évolution moyenne des loyers des commerces en gare.

9.1.2.5 Cautions douanes

La baisse de 102 M€ des cautions douanes données résulte principalement de la baisse de l'activité du groupe Geodis.

9.1.2.6 Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole...)

Les engagements d'achat de matières premières progressent de 493 M€. Cette évolution s'explique à hauteur de 575 M€ par la signature par SNCF Énergie de nouveaux contrats de type PPA ENR (*Power Purchase Agreement* énergies renouvelables).

Caractéristiques des contrats

Type de contrat (PPA ou VPPA)	Origine de l'énergie	Date de début du contrat	Durée du contrat (années)	Volume annuel (GWh)	Traitement comptable (dérivé / achat pour compte propre)	Montant de l'EHB au 31/12/2024 en M€	Montant de l'EHB au 31/12/2023 en M€
PPA	Éolienne	01/01/2025	4	7	Achat pour compte propre	3	3
PPA	Solaire	01/01/2025	15	5	Achat pour compte propre	6	6
PPA	Solaire	01/01/2025	15	12	Achat pour compte propre	15	15
PPA	Solaire	01/06/2021	20	8	Achat pour compte propre	6	7
PPA	Éolienne	06/11/2021	25	6	Achat pour compte propre	7	7
PPA	Solaire	01/11/2023	21	26	Achat pour compte propre	22	25
PPA	Éolienne	19/01/2024	25	78	Achat pour compte propre	146	151
PPA	Éolienne	17/05/2024	25	33	Achat pour compte propre	67	-
PPA	Éolienne	01/10/2024	25	58	Achat pour compte propre	116	109
PPA	Éolienne	20/11/2024	25	93	Achat pour compte propre	195	-
PPA	Éolienne	01/04/2025	25	30	Achat pour compte propre	69	65
PPA	Solaire	01/12/2025	25	32	Achat pour compte propre	39	39
PPA	Solaire	14/03/2026	25	9	Achat pour compte propre	12	19
PPA	Solaire	14/03/2026	25	44	Achat pour compte propre	54	61
PPA	Solaire	14/09/2026	25	20	Achat pour compte propre	37	37
PPA	Solaire	14/09/2026	25	79	Achat pour compte propre	97	122
PPA	Solaire	01/12/2026	25	30	Achat pour compte propre	32	32
PPA	Solaire	01/01/2027	25	134	Achat pour compte propre	140	140
PPA	Solaire	01/01/2028	25	162	Achat pour compte propre	311	-
						1 373	837

9.1.3 Engagements liés au périmètre consolidé

9.1.3.1 Garanties de passif

La baisse de 101 M€ des engagements donnés liés aux garanties de passif s'explique par l'expiration au 30 juin 2024 du droit exerçable par la filiale SVD de souscrire à des obligations convertibles en actions émises par la société Comuto SA.

9.2 TRANSFERT D'ACTIFS FINANCIERS

Affacturation Geodis

SNCF a mis en place une opération d'affacturation revolving pour la cession de créances clients dans le secteur Geodis. Les opérations portent sur la totalité du montant des créances cédées. Elles peuvent être réalisées avec une fréquence mensuelle. Les risques de contrepartie et de retard de paiement sont transférés au factor ainsi que les avantages attachés aux créances. Les créances étant en euro et cédées en euro, il n'existe pas de risque de change. À ce titre, le Groupe considère avoir transféré la quasi-totalité des risques et avantages liés aux créances. S'agissant de créances d'exploitation, les cessions se traduisent pour le Groupe par des encaissements présentés parmi les flux liés aux activités opérationnelles dans l'état des flux de trésorerie. Les cessions réalisées à la clôture ont permis de recevoir un encaissement net de 187 M€ en 2024 (176 M€ en 2023) de la part du Factor de façon anticipée par rapport au délai de recouvrement habituel des créances.

10. PÉRIMÈTRE

10.1 NOMBRE DE SOCIÉTÉS CONSOLIDÉES

Le nombre de sociétés consolidées par le groupe SNCF se détaille comme suit :

	31/12/2024	31/12/2023	Variation
Société mère et sociétés intégrées globalement	816	815	1
Sociétés intégrées par quotes-parts (opérations conjointes)	0	0	0
Sociétés mises en équivalence (co-entreprises)	42	44	-2
Sociétés mises en équivalence (influence notable)	63	63	0
Périmètre total	921	922	-1

En 2024, 26 filiales et 2 co-entreprises sont sorties du périmètre de consolidation et 27 filiales y sont entrées.

Les mouvements concernent essentiellement des sociétés des sous-groupes Keolis.

10.2 ANALYSE DU CONTRÔLE DE CERTAINES ENTITÉS

10.2.1 E.S.H. (Sociétés HLM)

Les Entreprises Sociales pour l'Habitat (sociétés HLM) détenues par ICF Habitat ne sont pas consolidées car :

- la société SNCF ne peut ni diriger les activités pertinentes des ESH, ni influencer sur la direction de celles-ci du fait des restrictions et de l'encadrement strict imposés par la Loi ;
- La détention de ces quatre ESH par le groupe SNCF répond à des raisons institutionnelles et d'intérêt général, non pas à des considérations financières et patrimoniales

directes ou indirectes, les rendements pouvant être perçus étant très limités.

Les titres des sociétés HLM sont par conséquent maintenus à l'actif du bilan en Actif financier non courant.

Les principaux postes du bilan consolidé de ces sociétés sont les suivants :

- Actifs non courants : 5 379 M€ (5 186 M€ en 2023) ;
- Passifs non courants (dettes) : 2 769 M€ (2 652 M€ en 2023).

L'endettement net des ESH non consolidées s'élève à 2 833 M€ (2 697 M€ au 31 décembre 2023).

10.2.2 SNCF Habitat

La société ICF est actionnaire d'un groupe de sociétés orienté vers le financement immobilier. Regroupé sous la marque SOCRIF, cet ensemble est composé de SNCF Habitat (société coopérative d'intérêt collectif détenue à 100%), de SOFIAP (établissement de crédit détenu par le groupe à hauteur de 34% et contrôlé par La Banque Postale depuis le 20 mai 2014) et de SOPRIM (société par actions simplifiée détenue à 100%). Étant donné les restrictions légales régissant les rendements reçus par les investisseurs des Sociétés Anonymes Coopératives d'Intérêt Collectif pour l'Accession à la Propriété (règles statutaires particulières édictées par le Code de la Construction pour l'Habitation), le Groupe n'est pas exposé aux rendements variables de SNCF Habitat et n'a pas non plus la capacité d'agir sur ces rendements. En conséquence, SNCF Habitat n'est pas consolidée. Il en est de même, en l'absence de contrôle effectif, pour SOFIAP et SOPRIM détenues indirectement via SNCF Habitat. Les titres de participation sont maintenus à l'actif du bilan en Actif financier non courant.

SOFIAP présente les agrégats financiers suivants à la clôture :

- actifs non courants : 2 704 M€ (2 485 M€ au 31 décembre 2023)
- passifs non courants : 2 712 M€ (2 465 M€ au 31 décembre 2023)

Le total bilan de SOPRIM n'est pas matériel.

10.2.3 SNCF Réseau, Fret SNCF, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs

Conformément à l'article L2102-10 du Code des transports, la consolidation des comptes de SNCF Réseau, Fret SNCF, SNCF Gares & Connexions et de SNCF Voyageurs par le groupe SNCF est effectuée selon la méthode de l'intégration globale.

10.3 PRINCIPALES ENTITÉS DU PÉRIMÈTRE

Dans le tableau ci-dessous ne sont listées que les principales entités significatives. Est considérée comme une entité significative, toute entité qui dépasse 30 M€ de chiffre d'affaires ou 50 M€ de total bilan.

Méthodes de consolidation :

IG : Intégration Globale

OC : Opérations Conjointes – Intégration des quotes-parts d'actifs, passifs, produits et charges

CE : Co-Entreprise – Mise en équivalence

IN : Influence Notable – Mise en équivalence

NI : Non Consolidée

F : Société absorbée par une autre société du Groupe

Pourcentage d'intérêt : part détenue dans le capital par l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Pourcentage de contrôle : pourcentage de droit de vote dont dispose l'entreprise consolidante dans l'entreprise consolidée directement ou indirectement.

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC Année N	PI Année N	PC Année N-1	PI Année N-1
Société Mère							
FRANCE	FRANCE	Société Nationale SNCF	IG	100%	100%	100%	100%
	Métier	Gestionnaire d'infrastructure					
	Secteur	SNCF Réseau					
FRANCE	FRANCE	SNCF Réseau	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	GI CDG Express	CE	33%	33%	33%	33%
	Secteur	SNCF Gares & Connexions					
FRANCE	FRANCE	SNCF Gares & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Retail & Connexions	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	Lagardère & Connexions	IG	100%	50%	100%	50%
	Métier	Activité Voyageurs					
	Secteur	SNCF Voyageurs					
EUROPE HORS FRANCE	AUTRICHE	Rail Holding AG	IN	17%	17%	17%	17%
	BELGIQUE	THI Factory	IG	100%	56%	100%	56%
		Eurostar Group	IG	56%	56%	56%	56%
	GRANDE BRETAGNE	Eurostar	IG	100%	56%	100%	56%
	ESPAGNE	Ouigo Espana SA	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	FRANCE	SNCF Voyageurs	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Energie	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Connect & Tech Services	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	SNCF Voyageurs Sud Azur	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	MASTERIS	IG	100%	100%	100%	100%
	Secteur	Keolis					
Afrique, Moyen Orient	EMIRATS ARABES UNIS	Keolis -MHI Rail Management and Operation LLC	IG	70%	49%	70%	49%
	QATAR	RKH Qitarat LLC	IN	31%	21%	31%	21%
AMÉRIQUES	CANADA	Keolis Canada Inc	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Alberta Ltd.	IG	100%	70%	0%	0%
	ETATS UNIS	Keolis Transit America	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Commuter Services LLC	IG	100%	82%	100%	82%
ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	KDR Victoria Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		KD Hunter Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		Path Transit Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
		KDR Gold Coast PTY LTD	IG	100%	36%	100%	36%
		Keolis Downer Adelaide	IG	100%	36%	100%	36%
		KD Northern Beaches Pty Ltd	IG	100%	36%	100%	36%
	CHINE	Shangai Keolis Public Transport operation Management Co.	IN	49%	34%	49%	34%
EUROPE (HORS FRANCE)	BELGIQUE	Parking Cathedrale SA	IG	100%	70%	100%	70%
		Transports Penning	IG	100%	70%	100%	70%
	DANEMARK	Keolis Danmark	IG	100%	70%	100%	70%
	GRANDE BRETAGNE	Nottingham Trams Ltd	IG	80%	56%	80%	56%
		KeolisAmey Metrolink	IG	60%	42%	60%	42%
		Keolis-Amey Docklands Ltd	IG	70%	49%	70%	49%
		Govia Thameslink Railway Limited	CE	35%	24%	35%	24%
	PAYS BAS	Keolis Nederland BV	IG	100%	70%	100%	70%
	SUEDE	Keolis Sverige	IG	100%	70%	100%	70%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
FRANCE	FRANCE	SAEMES	CE	33%	23%	33%	23%
		KeoMotion	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Alpes Maritimes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Amiens	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Argenteuil Boucles de Seine	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Atlantique	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Besançon Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Bordeaux Métropole Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Caen Mobilités	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Dijon Multimodalité	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Grand Nancy	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Hainaut Valenciennois	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lille Métropole	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Lyon	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Métropole Orléans	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Pays d'Aix	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Perpignan Méditerranée	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Rennes	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Roissy Pays De France Ouest	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Seine et Oise Est	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Tours	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Trois Frontières	IG	100%	70%	100%	70%
		Keolis Val d'Yerres Val de Seine	IG	100%	70%	100%	70%
		TISSE	IG	60%	42%	60%	42%
		Hello Paris	CE	100%	35%	100%	35%
		Effia Concessions	IG	100%	70%	100%	70%
		EFFIA Park	IG	100%	70%	100%	70%
	Effia Stationnement et Mobilité	IG	100%	70%	100%	70%	
		Métier	Activité Marchandises & Logistique				
	Secteur	Geodis					
AMÉRIQUES	BRESIL	Geodis Gerenciamento de Fretes do Brasil Ltda	IG	100%	100%	100%	100%
	CANADA	Geodis FF Canada Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	CHILI	Geodis Chile Soluciones Integrales De Logistica Limitada	IG	100%	100%	100%	100%
	COLOMBIE	Geodis Colombia Ltda	IG	100%	100%	100%	100%
	ETATS UNIS	Geodis USA, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Transportation, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Transportation Solutions, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SCO USA Inc	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Logistics, LLC (Logistic activity)	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis America	IG	100%	100%	100%	100%
		Bee Delivers LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		FGO Delivers, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
		Need It Now Holdings	IG	100%	100%	100%	100%
		Xpeditd Delivers, LLC	IG	100%	100%	100%	100%
	MEXIQUE	Geodis Mexico S.A. de C.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Mexico S.A. de C.V. - Logistics	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Mexico Solutions SA de CV	IG	100%	100%	100%	100%
	ASIE, PACIFIQUE	AUSTRALIE	Geodis Australia Pty Ltd	IG	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
EUROPE (HORS FRANCE)	CHINE	Geodis Hong Kong Ltd.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis China Limited	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis China Limited - Logistics	IG	100%	100%	100%	100%
		Combined Logistics (Hong Kong) Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	INDE	Geodis India Pvt Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	MALAISIE	Geodis Malaysia Sdn Bhd	IG	100%	100%	100%	100%
	NOUVELLE-ZELANDE	Geodis New Zealand Limited	IG	100%	100%	100%	100%
	SINGAPOUR	Geodis Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		GEODIS Logistics Singapore Pte Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	Allemagne	Geodis CL Germany GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Germany GmbH & Co. KG	IG	100%	100%	100%	100%
		Trans-o-flex ThermoMed GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		Trans-o-flex Express GmbH & Co. KGaA	IG	100%	100%	100%	100%
	BELGIQUE	Geodis FF Belgium	IG	100%	100%	100%	100%
	DANEMARK	Geodis Denmark A/S	IG	100%	100%	100%	100%
	ESPAGNE	Geodis RT Spain SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Spain SL	IG	100%	100%	100%	100%
FRANCE	GRANDE BRETAGNE	Geodis FF United Kingdom Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Contract Logistics United Kingdom Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	IRLANDE	Geodis Ireland Ltd	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Geodis CL Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Italia Srl	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Italia Spa	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	Lexsis	IG	100%	100%	100%	100%
	PAYS BAS	Geodis Benelux Holding BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis RT Netherlands BV	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF Netherlands B.V.	IG	100%	100%	100%	100%
	POLOGNE	Geodis Road Network sp. z.o.o.	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Poland Sp. z.o.o.	IG	100%	100%	100%	100%
	SUEDE	Geodis Sweden AB	IG	100%	100%	100%	100%
	FRANCE	BM Virolle	IN	35%	35%	35%	35%
		Bourgey Montreuil Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Bourgey Montreuil Savoie	IG	100%	100%	100%	100%
		Bourgey Montreuil Equipement	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
		Calberson SAS	IG	100%	100%	100%	100%
		Chaveneau Bernis Transport	IG	100%	72%	100%	72%
		Dusolier Calberson	IG	100%	100%	100%	100%
		Flandre Express	IG	100%	100%	100%	100%
		Gandon Transports	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Alsace	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Armorique	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Bretagne	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Equipement	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Loiret	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Mediterranee	IG	100%	100%	100%	100%

Zone géographique	Pays	Sociétés	M	PC	PI	PC	PI
				Année N	Année N	Année N-1	Année N-1
		Geodis D&E Normandie	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Paris Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Picardie	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Sud-Ouest	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Aquitaine	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Lille Europe	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Valenciennes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis FF France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Ile de France	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Nord	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Rhône-Alpes	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Seine et Marne	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Seine	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Auvergne	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SA	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis D&E Dauphiné	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis Air Network	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis CL Geoparts	IG	100%	100%	100%	100%
		Geodis SCO Services	IG	100%	100%	100%	100%
		SCI Ney - Geodis	IG	100%	100%	100%	100%
		Sealogis	IG	100%	100%	100%	100%
		SEALOGIS FREIGHT FORWARDING	IG	99%	99%	99%	99%
		Transports Bernis	IG	68%	68%	68%	68%
		XP LOG	IG	100%	99%	100%	99%
		Walbaum	IG	100%	100%	100%	100%
	Secteur	Rail Logistics Europe					
FRANCE	FRANCE	VIIA	IG	100%	100%	100%	100%
		Rail Logistics Europe (ex R4L)	IG	100%	100%	100%	100%
		Captrain France	IG	100%	100%	100%	100%
		SNCF C32 (ex SAS FRET)	IG	100%	100%	100%	100%
		Hexafret	IG	100%	100%	0%	0%
		Technis	IG	100%	100%	0%	0%
		Naviland Cargo	IG	100%	100%	100%	100%
		Forwardis SAS	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	ALLEMAGNE	Captrain Deutschland CargoWest	IG	100%	100%	100%	100%
		Dortmunder Eisenbahn	IG	65%	65%	65%	65%
		Forwardis Gmbh	IG	100%	100%	100%	100%
		Hansebahn Bremen	IG	51%	51%	51%	51%
		ITL Eisenbahngesellschaft GmbH	IG	100%	100%	100%	100%
		NEB AG	CE	67%	34%	67%	34%
	ESPAGNE	Captrain España	IG	100%	100%	100%	100%
	ITALIE	Captrain Italia	IG	100%	100%	100%	100%
	LUXEMBOURG	LORRY Rail	IG	60%	60%	60%	60%
	SUISSE	BLS CARGO	IN	45%	45%	45%	45%
	Métier	Activité Corporate SNCF					
	Secteur	Immobilier					
FRANCE	FRANCE	S2FIT1	IG	100%	100%	100%	100%
		NOVEDIS-ICF	IG	100%	100%	100%	100%
		ICF	IG	100%	100%	100%	100%
		Hébert	IG	100%	100%	100%	100%
		Espaces Ferroviaires Aménagement Commun (ex SNCF-C15)	IG	100%	100%	100%	100%
		FONCIERE VESTA (MEE)	IN	20%	20%	20%	20%
	Secteur	SUGE & Corporate					
AFRIQUE	SENEGAL	SAS Sté d'exploitation du TER de Dakar	IG	100%	100%	100%	100%
EUROPE (HORS FRANCE)	SUISSE	EUROFIMA	IN	23%	23%	23%	23%
FRANCE	FRANCE	SNCF Participations	IG	100%	100%	100%	100%
		SYSTRA	IN	20%	20%	43%	43%

04

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR LES COMPTES CONSOLIDÉS

Société Nationale SNCF

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

PricewaterhouseCoopers Audit
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Ernst & Young Audit
Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

A l'Assemblée générale
Société Nationale SNCF
2, place aux Etoiles
93210 Saint-Denis

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de Société Nationale SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve

Motivation de la réserve

Comme mentionné dans les notes 4.4.1 et 4.4.3.3 de l'annexe aux comptes consolidés relatives au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Infrastructure (« l'UGT Infrastructure »), le groupe a initié en 2024 des travaux d'actualisation du contrat de performance signé en 2022 avec l'Etat qui prendrait la forme d'un avenant au contrat prenant en compte notamment le nouveau contexte économique et de nouvelles ambitions en matière de trajectoire de rénovation et de modernisation du réseau pour améliorer la qualité de service et soutenir le développement du transport ferroviaire.

Dans ce contexte, SNCF Réseau a mis en œuvre un nouveau test de valeur au 31 décembre 2024 selon une méthodologie similaire à celle utilisée lors du précédent test réalisé au 31 décembre 2023.

Ce nouveau test n'a pas conduit à constater de dépréciation complémentaire des actifs de l'UGT Infrastructure. L'équilibre des négociations entre l'État et SNCF Réseau qui sous-tend la trajectoire financière retenue dans le test continue de supposer, d'une part, l'atteinte par SNCF Réseau de ses objectifs de performance et, d'autre part, la mise en œuvre effective, notamment par l'État, de l'ensemble des moyens et engagements nécessaires pour soutenir la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Infrastructure.

Les prévisions de trésorerie utilisées dans le test de valeur reposent sur les données du budget 2025 et sur une actualisation de la trajectoire financière issue du plan stratégique 2023-2032 qui a fait l'objet d'échanges avec le Groupe et l'État mais qui n'a pas fait l'objet d'une validation par les instances de gouvernance en 2024. Ces prévisions de trésorerie intègrent (i) des entrées de trésorerie (péages, subventions d'investissement) émanant notamment d'engagements de l'État, (ii) des dépenses opérationnelles (notamment travaux et entretien des installations) nettes des gains de performance, (iii) des investissements notamment de régénération du réseau.

Les hypothèses qui sous-tendent ces projections restent sujettes à des aléas et incertitudes majeurs accentués par le contexte géopolitique et économique actuel, évolutif et incertain :

- Les prévisions retenues dans le test de valeur de l'UGT Infrastructure au 31 décembre 2024 reposent sur les données du budget 2025 validé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau du 11 décembre 2024 et sur l'actualisation précitée. Certaines hypothèses, notamment celles reposant sur une décision ou un accord de l'État ou celles liées au contexte économique, sont susceptibles d'évoluer dans le temps et dans le cadre de la révision du contrat de performance prévue en 2025.
- Les projections de péages reposent en particulier sur :
 - Des trajectoires de trafic et des hypothèses d'ouverture à la concurrence qui restent entourées d'incertitudes.
 - Des hypothèses de tarification et d'indexation en partie soumises à avis de l'ART et à l'acceptation des Autorités Organisatrices de Transport. A partir de 2027, l'hypothèse de taux d'indexation des péages conventionnés est maintenue à 3,6 %.
- Pour le réseau en service, SNCF Réseau continue de prévoir une amélioration progressive du niveau de performance attendu.
 - Le niveau de performance cible en 2032 n'a jamais été atteint auparavant et repose notamment sur des objectifs de performance et une accélération des dépenses de régénération et de modernisation du réseau qui atteint 1,5 milliard d'euros par an à partir de 2028, par rapport au contrat de performance.
- La valeur terminale constitue ainsi la part essentielle de la valeur recouvrable.
- Le financement par subventions des travaux de régénération et de modernisation du réseau repose (i) sur l'accroissement des versements par l'État à SNCF Réseau, via le fonds de concours, des dividendes qui seront perçus de la Société Nationale SNCF et (ii) sur d'autres financements externes.
 - L'estimation de ces subventions d'investissements repose sur la capacité distributive de la Société Nationale SNCF dans le contexte évoqué ci-dessus et sur l'obtention par SNCF Réseau des autres financements externes.

Ces aléas et incertitudes majeurs, dont les incidences sont à apprécier en liaison avec le taux d'actualisation utilisé, pèsent sur les prévisions de flux de trésorerie prévisionnels actualisés retenus pour l'évaluation des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation de l'UGT Infrastructure figurant au bilan de la société au 31 décembre 2024 et, en conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué. Ces prévisions participent également à l'appréciation de la recouvrabilité des impôts différés actifs et donc à l'évaluation de leur montant au bilan. Le montant des impôts différés actifs figurant au bilan pourrait ainsi être surévalué.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des projections utilisées, et donc de nous prononcer sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élève au 31 décembre 2024, d'une part, à 36,4 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 4,3 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Dans notre rapport du 29 février 2024 sur les comptes consolidés de l'exercice clos le 31 décembre 2023, nous avons également formulé une réserve sur la valeur nette comptable des actifs concernés qui s'élevait d'une part, à 35,7 milliards d'euros pour les immobilisations corporelles, incorporelles (encours de production exclus) et droits d'utilisation et, d'autre part, à 4,4 milliards d'euros pour les impôts différés actifs.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/201.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Evaluation des actifs de l'UGT Eurostar Group et des engagements de rachat associés

Notes 4.4.1, 4.4.2.3 et 6.1.2 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

- Comme mentionné dans la note 4.4.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés relative au test de valeur des actifs de l'Unité Génératrice de Trésorerie Eurostar Group, la valeur recouvrable des actifs de cette UGT, dont la valeur nette comptable est de 2 158 millions d'euros au 31 décembre 2024 (dont 419 millions d'écarts d'acquisition et 281 millions d'immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéfinie), repose sur l'actualisation de prévisions de flux de trésorerie.
- Par ailleurs, un passif financier relatif aux promesses d'achat des participations de CDPGI, Hermès et SNCB dans Eurostar Group irrévocablement consenties par le groupe SNCF est comptabilisé au sein des dettes sur engagements de rachat des participations ne donnant pas le contrôle qui s'élèvent à 1 492 millions d'euros au 31 décembre 2024. Le passif relatif à ces engagements mentionnés dans les notes 4.4.2.3 et 6.1.2 de l'annexe aux comptes consolidés est évalué à la juste valeur sur ces mêmes bases.

Compte tenu (i) du caractère significatif de ces actifs et passifs dans les comptes du groupe, (ii) des incertitudes attachées aux prévisions de flux de trésorerie utilisées pour déterminer leur valeur recouvrable et juste valeur dans le contexte décrit ci-dessus et (iii) de la sensibilité élevée de ces dernières aux hypothèses retenues, nous avons considéré que l'estimation par la Direction de la valeur recouvrable de ces actifs et de la juste valeur des engagements de rachat associés constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons vérifié la conformité aux normes comptables de la méthodologie retenue par la Direction et examiné les modalités de mise en œuvre du test.

Nous avons notamment :

- à partir du test de valeur préparé par la Direction, rapproché l'actif économique net testé et les passifs financiers des éléments comptables sous-jacents ;
- apprécié les différences entre les prévisions et les réalisations passées ;
- comparé les flux de trésorerie utilisés dans le test de valeur avec le plan stratégique établi par la Direction et approuvé par le Conseil d'administration d'Eurostar Group du 13 décembre 2024 ;
- apprécié la cohérence des projections de flux de trésorerie avec les sources d'information à notre disposition ;
- examiné la méthodologie de calcul de la valeur recouvrable des actifs de l'UGT Eurostar Group et de la juste valeur du passif financier ;
- apprécié les paramètres d'évaluation retenus par la Direction (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) avec l'aide de nos spécialistes en évaluation ;
- examiné les tests de sensibilité de la Direction dont nous avons comparé les résultats avec ceux décrits dans la note 4.4.2.3 de l'annexe aux comptes consolidés.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 4.4.1, 4.4.2.3 et 6.1.2 de l'annexe aux comptes consolidés fournissent une information appropriée sur les hypothèses retenues et sur les analyses de sensibilité de la valeur recouvrable aux variations de ces hypothèses.

Evaluation des engagements envers le personnel

Note 5 de l'annexe aux comptes consolidés

Description du risque

Le personnel du groupe SNCF bénéficie de différents régimes d'avantages postérieurs à l'emploi qui sont qualifiés, soit de régimes à prestations définies soit de régimes à cotisations définies.

Les régimes à prestations définies donnent lieu à la comptabilisation d'engagements au passif pour une valeur nette de 2 774 millions d'euros au 31 décembre 2024, après prise en compte d'actifs de couverture évalués à 746 millions d'euros. Les engagements ainsi comptabilisés concernent notamment :

- les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi, l'action sociale et les rentes accidents du travail ;
- les autres régimes d'avantages à long terme, tels que, notamment, les médailles du travail et autres avantages assimilés, et la cessation anticipée d'activité.

Comme indiqué dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés, ces engagements sont principalement évalués selon des calculs actuariels intégrant des hypothèses financières et démographiques, telles que le taux d'actualisation, le taux de mortalité, la rotation du personnel et la projection des salaires futurs.

Pour le personnel des sociétés SNCF, SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF au statut, depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF, la société a conclu que le régime spécial de retraite est un régime à cotisations définies, comme mentionné dans la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés. Dans un tel régime, les engagements ne donnent pas lieu à l'enregistrement d'un passif, la société n'étant pas engagée envers le personnel au-delà des cotisations versées chaque année.

Un accord sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux Cessations Progressives d'Activité (CPA) signé le 8 juin 2008. Cet accord a donné lieu à la reconnaissance des engagements au titre de la Cessation Anticipée d'Activité (CAA) et du Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) qui constituent des avantages postérieurs à l'emploi et font l'objet d'une provision dans les états financiers consolidés à hauteur de 751 millions d'euros en contrepartie de la reprise de l'ancienne provision CPA pour 265 millions d'euros.

Compte tenu de la complexité des régimes et de leur analyse au regard de leur qualification, du nombre de régimes d'avantages au personnel au sein du groupe et du caractère significatif des passifs liés, de la complexité des calculs actuariels réalisés, du degré d'incertitudes entourant les hypothèses financières et démographiques sous-jacentes, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur actuarielle des engagements à ces hypothèses, l'évaluation par la Direction des engagements envers le personnel constitue un point clé de l'audit.

Notre réponse au risque

Nous avons pris connaissance du processus de qualification et d'évaluation par la Direction de ces principaux engagements.

Nos travaux ont également consisté à :

- obtenir et examiner la documentation interne et externe relative à ces engagements, y compris les relevés d'actifs de couverture des engagements ;
- apprécier, sur la base des analyses réalisées par la Direction :
 - la qualification des régimes post-emploi, entre régimes à prestations définies et régimes à cotisations définies,
 - l'incidence potentielle des faits et événements de l'exercice sur la qualification des régimes existants, notamment les évolutions de taux de cotisation ;

- examiner par sondage les données de base prises en compte dans les calculs actuariels avec les données sous-tendant la comptabilité ;
- apprécier avec nos experts en actuariat le bien-fondé des principales hypothèses actuarielles retenues dans l'évaluation des engagements, en fonction de la nature des engagements, de leur duration et des données de marché disponibles (taux d'actualisation, d'inflation, de mortalité, de rotation du personnel et la projection des salaires futurs) ;
- examiner la conformité des principes et modalités d'évaluation et de comptabilisation retenus avec les dispositions contractuelles, conventionnelles, légales et réglementaires en vigueur.

Enfin, nous avons vérifié que la note 5 de l'annexe aux comptes consolidés donne une information appropriée, notamment sur la qualification de certains engagements et la sensibilité de la valeur des engagements aux hypothèses retenues.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration.

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président-Directeur Général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la Société Nationale SNCF par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2024, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 17^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 11^{ème} année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;

- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 3 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

03-03-2025 | 16:38 CET 03-03-2025 | 16:42 CET 03-03-2025 | 17:15 CET 03-03-2025 | 16:44 CET

Jean-Paul Collignon Philippe Vogt

Nicolas Pfeuty Valérie Desclève

31 DÉCEMBRE 2024

05 RAPPORT DE GESTION DE SA SNCF

NORMES FRANÇAISES

1 PRÉAMBULE	406	5.8 RÉSULTAT FINANCIER	411
2. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	406	5.9 RÉSULTAT COURANT	411
3. PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE	407	5.10 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	411
4 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	407	5.11 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE	412
5 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2024	408	5.12 RÉSULTAT NET	412
5.1 CHIFFRE D'AFFAIRES	409	6 ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET	412
5.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES	409	7 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	412
5.3 IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS	410	8 CONCOURS PUBLICS	413
5.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	410	9 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS	413
5.5 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION	410	10 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES	414
5.6 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	411	11 RÉSULTATS DE SNCF SA POUR LES CINQ DERNIERS EXERCICES	414
5.7 RÉSULTAT D'EXPLOITATION	411	12 FILIALES ET PARTICIPATIONS	415

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

La Société nationale SNCF (ci-après dénommée SNCF SA) est une société anonyme à capitaux publics et à conseil d'administration, sise 2 place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis.

Les comptes de la Société nationale SNCF clos au 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 27 février 2025.

1 PRÉAMBULE

Le Décret n° 2019-1585 du 30 décembre 2019 a approuvé les statuts de SNCF SA. Il a été pris sur le fondement de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire qui précise les statuts initiaux de la société nationale, ainsi que sur le fondement de l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF et qui précise les modalités de la gestion de SNCF SA. Les statuts portent sur différents points (forme juridique, capital social, composition des conseils et assemblées générales...). Dans le respect des dispositions législatives, SNCF SA a pour objet, tant en France qu'à l'étranger, directement ou indirectement :

- d'assurer toute opération ou activité pouvant se rattacher aux domaines du transport et de la mobilité des voyageurs ou des marchandises, de l'infrastructure ferroviaire et des gares, y compris toute opération ou activité de distribution, d'exploitation d'installations de service, ou de gestion immobilière ;
- de veiller à ce que le groupe public unifié remplisse les missions de service public qui lui sont confiées par la loi, conformément à l'article L. 2101-1 du code des transports ;
- de veiller à la mise en œuvre de la raison d'être du groupe.

L'article 3 opère une énumération des missions de la société :

- diriger, animer et piloter le groupe public unifié et en assurer le pilotage stratégique et financier ;
- définir et conduire notamment les politiques industrielles, de recherche et d'innovation, de ressources humaines, de valorisation et de gestion des actifs du groupe public unifié ;
- d'assurer des fonctions mutualisées, exercées au bénéfice de l'ensemble du groupe public unifié ;
- d'assurer des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, notamment de préservation de la sûreté des personnes, des biens et du réseau ferroviaire.

La société mère SNCF SA est également en charge du leadership stratégique animant les sociétés et activités business avec un enjeu spécifique. Elle mène à bien la transformation du groupe. Elle est en charge de :

- piloter le temps long : définition de la stratégie du groupe, cohérence des stratégies des activités, allocation de cash, gestion de portefeuille et définition des partenariats ou alliances, gestion de la dette, pilotage de quelques grandes politiques industrielles ou transverses, pilotage de l'innovation recherche ;
- garantir le temps court et notamment le respect de la trajectoire définie avec l'actionnaire : mise en place de plan de performance transverse et suivi des macro-indicateurs de l'activité tant financiers que de production / qualité de service.

2. EVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

CRÉATION DU GIE SNCF OPTIM'SERVICES

Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) SNCF Optim' services a été constitué en 2023 avec pour membres : SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF.

Il a pour objet la mise en œuvre au profit de ses membres d'un ensemble de moyens techniques, administratifs, juridiques, financiers, de personnel ou autres, nécessaires pour assurer la gestion de tous les services communs à ses membres. Il assure notamment les services de paie et prestations administratives, d'action sociale, de services médicaux, de production comptable, d'agence de recrutement, d'agence logement, de déplacements professionnels et de suivi du programme d'excellence opérationnelle.

L'activité opérationnelle du GIE a débuté le 1^{er} janvier 2024 avec le transfert d'activités issues de SNCF SA, SNCF Réseau, et de SNCF Gares & Connexions.

Les activités transférées sont réparties comme suit :

- SNCF SA : le CSP Optim'services et le service d'archives et de documentation constituant des branches autonomes d'activité et une partie des services comptables ;
- SNCF Réseau : une partie des services comptables ;
- SNCF Gares & Connexions : l'ensemble du service comptable ainsi que son activité de gestion de parc automobile.

Avec le transfert de ces activités, près de 3000 salariés ont été transférés au GIE au 01/01/2024; plus de 90% des salariés transférés sont originaires de SNCF SA.

Le transfert des activités a été acté par la signature en décembre 2023 d'un traité d'apport en nature et de conventions de successeurs dont la date d'effet était le 01/01/2024.

Au niveau de SNCF SA, l'actif net apporté au GIE au titre des deux branches autonomes d'activité apportées s'est élevé à 19 M€. La valeur nette des actifs et passifs isolés relatifs au service comptable n'est pas significative. Par ailleurs SNCF SA a cédé le 29 avril 2024 des parts du GIE aux sociétés SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens, Loire Océan, Sud Azur (respectivement 1 part chacune) devenues membres du GIE. En date du 16 décembre 2024, les entités Hexafret et Technis issues de la discontinuité du Fret sont également devenues membres du GIE.

VERSEMENT PAR SNCF SA AU FONDS DE CONCOURS

Au cours de l'exercice 2024, 1 710 M€ ont été versés par SNCF SA au Fonds de concours, qui se déclinent en quatre volets de financement :

- 1 215 M€ au titre de la régénération du réseau ferroviaire prévu dans l'accord 2021-2025,
- 23 M€ pour le projet Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV)
- 300 M€ relatifs au projet Régénération/Modernisation
- 172 M€ liés au protocole « Plan de relance- Produits de cessions » arrêté par le gouvernement mi-septembre 2020 dans lequel le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser 600 M€ de produits de cessions pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares entre 2021 et 2025.

NOUVEL ACCORD RELATIF AU DISPOSITIF DE FIN DE CARRIÈRE

Un nouvel accord collectif lié aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024. Il est relatif à la cessation anticipée d'activité (CAA) et au temps partiel de fin de carrière (TFPC). Il s'applique à l'ensemble des salariés statutaires et contractuels des six entités (SNCF SA, SNCF Voyageurs,

SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, FRET SNCF, SNCF Optim'services), des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis (pour une durée de trois ans).

Ce dispositif se substitue à l'accord de cessation progressive d'activité signé le 6 juin 2008.

L'impact de cet accord dans les comptes de SNCF SA résulte en une augmentation de la provision pour engagements sociaux de 21 M€.

CESSION DE SYSTRA

SNCF SA a ramené le 23 octobre 2024 sa participation dans la société SYSTRA de 43,4% à 20%, continuant à y exercer une influence notable. Dans le même temps, RATP Coopération détentrice au même niveau que SNCF SA a également réduit sa participation à 20%.

SNCF SA a réalisé une plus-value de 45 M€.

DISTRIBUTION DE PRIME D'ÉMISSION DE SNCF VOYAGEURS

En date du 14 mai 2024, la SNCF Voyageurs a décidé le versement de dividendes d'un montant de 225 M€ et la distribution de prime d'émission d'un montant de 2 532 M€ à SNCF SA. Ces distributions représentent un produit financier de 2 757 M€.

DISCONTINUÏTE DU FRET

Les suites, à date, de l'enquête ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'État français sur des mesures de soutien présumées dont aurait bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019 sont présentées dans les paragraphes ci-après.

Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale. Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme illégale, l'État a considéré qu'il convenait de mettre en œuvre une solution de discontinuité économique.

Après une première étape commencée en 2023 consacrée à la reprise des 23 flux dédiés par d'autres opérateurs de transport, cette transformation s'est accélérée au second semestre 2024 avec, en date comptable du 31/12/2024, la création de 2 nouvelles

entités Hexafret et Technis, la première étant dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » et la deuxième à la maintenance de matériels roulants. Ces filiales ont été créées par la scission partielle de l'entité FRET SNCF suivie d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers.

Les apports réalisés à la VNC pour les branches autonomes d'activité pour un montant de 37 M€ et à la valeur réelle pour les actifs isolés pour une valeur de 53 M€ ont été rémunérés par l'octroi de titres directement attribués à SNCF SA maison mère de FRET SNCF. Ces titres ont ensuite été cédés par SNCF SA à la société Rail4Logistics (R4L) pour un montant de 370 M€.

La créance de SNCF SA à l'encontre de R4L résultant de la cession des titres a ensuite été cédée à SNCF Participations. Cette créance de SNCF SA envers SNCF Participations a été payée dans le cadre d'une augmentation de capital en numéraire par compensation de créances pour 370 M€ au profit de SNCF SA. Cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission européenne le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc conduire à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

Au 31/12/2024, la société FRET SNCF est devenue une structure de défaisance qui porte les actifs restant à céder : des locomotives dont celles consacrées aux flux repris par des tiers et des actifs immobiliers.

3. PRISE DE PARTICIPATION SIGNIFICATIVE DE L'EXERCICE

– Acquisition de 20.042.654 parts sociales du GIE SNCF Optim'services de valeur nominale de 0,9441 euros chacune pour un montant total de 19 M€.

– Souscription de 1 244 032 actions SNCF Participations par augmentation de capital en numéraire pour 370 M€

4 EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Il n'y a pas d'événements significatifs post clôture.

5 RÉSULTAT DE L'EXERCICE 2024

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	1	2 153	2 330
Production immobilisée et stockée		48	46
Achats et charges externes	2	-3 223	-2 590
Valeur ajoutée		-1 022	-213
Autres produits d'exploitation et transferts de charges		54	103
Impôts, taxes et versements assimilés	3	-45	-55
Charges de personnel	4	-699	-800
Excédent brut d'exploitation	5	-1 713	-966
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	6	92	41
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	6	-116	-128
Autres charges de gestion		0	-0
Résultat d'exploitation	7	-1 737	-1 053
Produits financiers		4 181	895
Charges financières		-673	-730
Résultat financier	8	3 508	165
Résultat courant	9	1 771	-888
Produits exceptionnels		531	20
Charges exceptionnelles		-275	-15
Résultat exceptionnel	10	255	5
Impôts sur les résultats	11	266	288
Résultat net	12	2 292	-595

L'augmentation du résultat de SNCF SA en 2024 s'explique principalement par :

- Un dividende exceptionnel de 2 532 M€ reçu de la distribution de réserves de SNCF Voyageurs ainsi qu'un dividende de 650 M€ perçu de SNCF Participations ;
- Une augmentation de la charge d'abondement au Fonds de concours de l'Etat de 725 M€ (1 710 M€ en 2024 contre 985 M€ en 2023) ;
- Des plus-values de cession de titres de 263 M€ générées par la cession des titres des sociétés Hexafret (203 M€), SYSTRA (45 M€) et Technis (15 M€).

5.1 CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Travaux, entretien, maintenance	5	2
Produits du patrimoine	487	603
Produits des mises à disposition de personnel	94	205
Redevances	202	202
Prestations informatiques et télécom	572	498
Autres produits (a)	793	821
Total	2 153	2 330

- (a) En 2024, il s'agit notamment de prestations liées à la sûreté (273 M€), l'environnement de travail (220 M€), les autres centres de services partagés (202 M€) et les autres produits de gestion et de valorisation immobilière (97 M€).

La variation du chiffre d'affaires entre les deux années vient principalement :

- de la baisse des prestations de mise à disposition du personnel pour (- 111 M€) liée au transfert des activités de la Protection Sociale et de Optim'services au GIE pour (- 160 M€) et le repositionnement de certains produits liés aux frais annexes de personnel qui étaient comptabilisés en « Autres produits » sur 2023 pour un impact de (+ 46 M€),
- de la baisse des produits du patrimoine pour (- 116 M€) liée principalement à la baisse du prix de l'électricité sur 2024.

Le chiffre d'affaires de SNCF SA est réalisé principalement en France autour des activités suivantes :

- Redevance Groupe ;
- Activité Immobilière : constituée de loyers, charges locatives et maintenance propriétaire, fluides associés et honoraires de gestion ;
- Prestations des Centres de Services Partagés notamment dans les domaines suivants :
 - Systèmes d'Information : gestion des infrastructures informatiques de l'ensemble du groupe et services associés, gestion des Systèmes d'Information des fonctions support ;
 - Sûreté : sûreté des personnes et des biens ;
 - Ressources Humaines : accompagnement de la mobilité et de la reconversion, accompagnement des salariés en situation de handicap, formation, agence logement ;
 - Achats : mise en œuvre du processus achat, animation de la relation fournisseurs et accompagnement stratégique des clients sur des projets majeurs ;
 - Innovation et Recherche, Audits de sécurité, et Fiscalité locale.

5.2 ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Achats de matières et fournitures (a)	-53	-55
Utilisation moyens de transports et de traction (b)	-12	-19
Travaux, entretien et maintenance (c)	-110	-102
Charges de patrimoine (d)	-881	-977
Autres charges (e)	-2 168	-1 437
Total	-3 223	-2 590

- (a) Les achats de matières et fournitures correspondent notamment aux achats de fluide (- 25 M€), de matériel bureautique et informatique (- 6 M€), de matériel de télécommunication (- 7 M€), des vêtements de sécurité (- 3 M€).
- (b) Cette rubrique concerne les voyages et déplacements, comme le transport du déménagement collectif de bureaux pour (- 4 M€) et les autres transports (- 8 M€).
- (c) Cette rubrique concerne principalement l'entretien des installations informatiques pour (- 82 M€) et le nettoyage des locaux pour (- 19 M€).
- (d) Il s'agit principalement des charges relatives aux contrats de prise à bail externes du Groupe. La variation principale porte sur la diminution des charges d'énergie en raison de la baisse du prix de l'électricité (+ 147 M€). Les augmentations concernent, les charges d'entretien du patrimoine (- 41 M€).
- (e) Les autres charges concernent principalement la comptabilisation de la contribution de SNCF SA au fonds de concours de l'État (- 1710 M€), les prestations informatiques (- 295 M€), la rétrocession d'achats pour le compte d'autres entités du groupe (+ 256 M€), les prestations d'études et de recherches (- 109 M€), les prestations de services divers (- 87 M€), les charges d'assurances (- 59 M€) et les prestations de télécommunications (- 46 M€).

L'augmentation de (- 633 M€) des achats et charges externes est due principalement à l'augmentation du versement au fonds de concours de l'État qui évolue de (- 725 M€) et le transfert des activités Optim'services et Protection sociale au GIE pour un impact de (+ 96 M€).

5.3 IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Cotisation foncière des entreprises et Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises	-6	-8
Taxe sur les salaires	-3	-8
Taxe foncière	-1	-2
Versement de transport	-12	-12
Autres impôts et taxes (a)	-24	-26
Total	-45	-55

(a) Le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les contributions sociales et de solidarités, AGEFIF/AGEFOS, la taxe sur les apprentis, l'effort à la construction, des fonds nationaux d'aide au logement et Forfait Social.

5.4 CHARGES DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Salaires et traitements	-463	-523
Cotisations retraites	-118	-131
Autres charges sociales	-107	-120
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-4	-7
Sous total	-690	-780
Mise à disposition de personnel	-9	-19
Total des charges de personnel	-699	-800
Effectifs moyens payés		
Cadre	3 632	4 194
Maîtrise	1 974	2 861
Exécution	2 204	2 512
Total des effectifs moyens payés*	7 810	9 567
Effectifs disponibles moyens	7 102	8 593

*Le total des effectifs moyens payés publiés en 2023 de 10 654 était erroné

Les charges de personnel sont en diminution sur l'exercice 2024 de 101 M€. Cette diminution est principalement liée au transfert des effectifs vers SNCF Optim'services à compter du 01/01/2024.

5.5 EXCÉDENT BRUT D'EXPLOITATION

L'Excédent Brut d'Exploitation de l'exercice 2024 s'établit à -1 713 M€, en baisse de -747 M€ par rapport à 2023.

En millions d'euros

Excédent Brut d'Exploitation 2023	-966
Baisse de l'activité	-177
Baisse des productions immobilisée et stockée	2
Hausse des achats et charges externes	-631
Hausse des péages	-3
Diminution des charges de personnel	101
Diminution des impôts et taxes	11
Baisse des autres produits	-49
Excédent Brut d'Exploitation 2024	-1 713

Cette variation, peut être résumée de la façon suivante :

– La baisse de l'activité pour -177 M€ est liée principalement au transfert de l'activité Optim'services en 2024 pour -146 M€ ;

– La hausse des achats et charges externes pour -631 M€ s'explique principalement par le différentiel de dotation au fonds de concours de l'État entre 2024 (-1 710 M€) et 2023 (-985 M€) pour -725 M€ et à l'impact du transfert de l'activité Optim'services et Protection sociale au GIE +96 M€ ;

– La baisse des charges de personnel pour -101 M€. Cette baisse est due essentiellement à la baisse des effectifs de 18% liée principalement au transfert de salariés vers SNCF Optim'services (-79 M€ en rémunération fixe).

– La baisse des autres produits -49 M€ est principalement liée au repositionnement des prestations de mise à disposition du personnel qui étaient comptabilisées en « Autres produits » sur 2023 pour un impact de -46 M€ (note 5.1).

5.6 AMORTISSEMENTS, PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Reprises aux amortissements d'exploitation	0	0
Immobilisations incorporelles	0	0
Immobilisations corporelles	0	0
Reprises aux dépréciations et provisions d'exploitation	92	41
Dépréciations des immobilisations	0	0
Dépréciations sur actif circulant	1	0
Provisions pour risques et charges	91	40
Total reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	92	41
Dotations aux amortissements d'exploitation	-60	-68
Immobilisations incorporelles	-27	-31
Immobilisations corporelles	-33	-38
Dotations aux dépréciations et provisions d'exploitation	-56	-59
Dotations des immobilisations	0	0
Dotations sur actif circulant	-1	-0
Dotations pour risques et charges	-55	-59
Total dotations aux amortissements et dépréciations et provisions d'exploitation	-116	-128
Autres charges de gestion	0	-0
Total	-24	-87

À fin décembre 2024, l'activité de SNCF SA s'explique ainsi :

-reprise de dépréciations et provisions d'exploitation pour +92 M€, il s'agit de la reprise des provisions d'exploitation utilisées pour +47 M€ ainsi que +45 M€ sur les reprises de provisions d'exploitation non utilisées ;

-dotations aux amortissements d'exploitation pour 60 M€. Il s'agit des amortissements calculés sur les actifs immobilisés détenus par SNCF SA, dont 27 M€ d'immobilisations incorporelles sur des logiciels et -33 M€ d'immobilisations corporelles ;

-dotations pour dépréciations et provisions pour risques et charges pour -56 M€, correspondant principalement aux provisions sur contrats pour -14 M€, aux provisions sur les avantages au personnel pour -35 M€, les provisions pour litige pour -2 M€.

5.7 RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Compte tenu des éléments précédents, le résultat d'exploitation ressort négatif à -1 737 M€, en diminution de -684 M€ par rapport à 2023, en lien avec la diminution de l'Excédent Brut d'Exploitation entre 2023 et 2024.

5.8 RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Coût endettement financier net (a)	98	-47
Dividendes (b)	3 425	195
Coût financier des avantages au personnel (c)	-5	-18
Autres (d)	-10	35
Total	3 508	165

- (a) Ce poste s'explique principalement par des intérêts sur emprunts et dettes financières pour un montant de - 445 M€, des amortissements produits de couvertures pour un montant de -3M€ et des intérêts sur prêts accordés aux filiales du groupe SNCF pour un montant de +525 M€.
- (b) Les dividendes proviennent des filiales et participations : SNCF Voyageurs (2 757 M€) dont 2 532 M€ de distribution de prime d'émission, SNCF Participations (650 M€), Systra (9 M€), Eurofima (3 M€), SNCF Conseil (3 M€), SNCF International (3 M€).
- (c) L'augmentation de ce poste résulte principalement des pertes liées à la variation des taux actuariels.
- (d) Cette rubrique correspond principalement au solde des dotations et reprises financières de provisions. La variation annuelle s'explique par une reprise de dépréciation des titres pour 6 M€ et au provisionnement de la perte latente liée à l'évolution du taux d'intérêt de l'emprunt obligataire indexé sur l'inflation.

5.9 RÉSULTAT COURANT

Le résultat courant de l'exercice 2024 est positif à +1 771 M€ en hausse de +2 659 M€ par rapport à 2023. La variation s'explique par le différentiel de dotation au fonds de concours de l'État en 2024 (- 725 M€) et la variation du résultat financier (+ 3 343 M€).

La variation du résultat financier est liée principalement à la distribution de prime d'émission de SNCF Voyageurs de +2 532 M€ et aux dividendes reçus sur 2024 en hausse de +698 M€ comparé à 2023.

5.10 RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Plus ou moins-values nettes de cessions d'actifs	273	10
Titre de participation	263	-0
Actifs corporels	9	10
Amortissements et provisions	-5	-2
Dépréciation d'immobilisations	1	2
Perte de Valeur	-1	-1
Autres amortissements & provisions	-5	-2
Autres	-12	-3
Total	255	5

Le résultat exceptionnel 2024 (255 M€) s'explique principalement par la cession de titres de participations ayant généré des plus-values concernant les entités Hexafret (+203 M€), Systra (+45 M€), et Technis (+15 M€).

5.11 IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produit d'intégration fiscale (a)	266	282
Autres (b)	1	6
Total	266	288

- (a) Le Groupe a opté pour une convention d'intégration fiscale de neutralité, chaque entité du groupe d'intégration fiscale paye son IS, comme si elle était imposée séparément. En conséquence, le produit d'intégration fiscale de +266 M€ correspond principalement à la part d'impôts sur les sociétés versées par les filiales en lien avec leur résultat. Le résultat du groupe d'intégration fiscale français, dont SNCF SA est tête d'intégration, est fiscalement déficitaire au titre de l'exercice 2024 à hauteur de - 1 142 M€. La société mère est seule redevable de l'IS dû par le groupe fiscal, mais aucun impôt sur le résultat n'est dû au titre de l'exercice 2024, SNCF SA n'a donc pas comptabilisé de charge d'IS. Le

montant du déficit reportable au niveau du Groupe est de 16,2 Mds€ à l'issue de l'exercice 2024.

- (b) Il s'agit des crédits d'impôt de SNCF SA générés et comptabilisés sur l'exercice 2024 (Crédit Impôt Recherche 5 M€ et Crédit d'Impôt Famille 0,1 M€) et l'extourne du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi 2018 de -5 M€.

5.12 RÉSULTAT NET

Le résultat net 2024 est un bénéfice de +2 292 M€ liée principalement à :

- L'encaissement des dividendes pour + 3 425 M€ ;
- La dotation au fonds de concours de l'État dédié au financement du gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau pour -1 710 M€ ;
- Le produit d'Intégration fiscale + 266 M€ ;
- Le résultat de cession de titres de participations +263M€.

6 ÉVOLUTION DE L'ENDETTEMENT NET

En millions d'euro	2024	2023
CAF (après impôt)	-1 353	-715
Retraitement du résultat financier et des impôts	-106	309
Incidence du BFR d'exploitation	-208	56
Flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles	-1 667	-349
Acquisition d'immobilisations corporelles et incorporelles (TFT)	-77	-62
Subventions d'investissement encaissées	0	1
Cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	-355	15
Acquisition de titres non consolidés	-1	-0
Incidence des variations de périmètre	-47	
Cession de titres	517	0
Flux de trésorerie liés aux activités d'investissement	36	-46
Dividendes reçus	3 425	195
Charges financières nettes	105	-34
Flux de trésorerie liés aux activités de financement	3 530	161
Autres effets sur endettement net	-2	-3
Autre variation de l'endettement net	-9	-15
Variation calculée de l'endettement net	1 896	-237
Endettement d'ouverture aux bornes	-2 146	-1 894
Endettement d'ouverture	-2 146	-1 894
Endettement de clôture	-258	-2 146

Le tableau de l'endettement financier net ne prend pas en compte les primes sur obligations supérieures à un an dont le solde après retraitement en consolidation est nul.

L'endettement net de SNCF SA est de - 258 M€ au 31 décembre 2024 contre -2 146 M€ à l'ouverture.

La variation de +1 888 M€ s'explique principalement par l'impact sur la variation des versements au fonds de concours de l'État pour - 1 710 M€, l'encaissement des dividendes pour +3 425 M€.

7 INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les instruments utilisés par SNCF SA font l'objet d'une inscription en engagements hors bilan.

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par SNCF SA sont affectés a priori à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

8 CONCOURS PUBLICS

Les concours publics apportés à l'Entreprise par l'État et les collectivités sous forme de subventions sont présentés dans le tableau qui suit :

En millions d'euros	2024	2023	Variation
Subventions d'exploitation	8	9	-2
Subventions d'investissement reçues	0	1	-1
Encaissements sur créance financière Ile-de-France Mobilités (ex STIF)	0	0	0
Subventions d'exploitation reçues (a)	8	10	-3

En 2024, il s'agit :

- des subventions à caractère social versées par l'État aux entreprises dans le cadre de sa politique pour l'emploi et la formation pour +3 M€ au résultat de l'Entreprise,
- des subventions versées par des organismes privés dans le cadre de projets d'innovation et recherche pour +5 M€ au résultat de l'Entreprise.

9 INFORMATION SUR LES DÉLAIS DE RÈGLEMENTS

Conformément à l'arrêté du 20 mars 2017 précisant les modalités d'application du décret n°2015-1533 relatif à l'information sur les délais de paiement des fournisseurs et clients de l'Entreprise, la répartition des dettes fournisseurs et des créances clients échues est communiquée ci-après.

Factures reçues non réglées à la date de clôture de l'exercice (31 décembre 2024)

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et +	Total 1 jour et +	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement*							
Nombre de factures concernées	30	743	413	302	4045	5533	
Dettes d'immobilisations et d'exploitation							
Montant total des factures concernées T.T.C	-0	-4	-3	0	-2	-9	
Pourcentage du montant total des factures T.T.C d'achat de l'exercice	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	
(B) Factures exclues du (A) relatives à des dettes litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues	766	0	0	0	0	0	
Montant total des factures T.T.C exclues	-14						
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuel ou délai légal)							
Délais contractuels	Application des délais prévus par la loi LME						
Délais légaux	non						

Factures émises non réglées au 31 décembre 2024 dont le terme est échu

En millions d'euros	0 jours	1 à 30 jours	31 à 60 jours	61 à 90 jours	91 jours et +	Total (1 jour et +)	Total factures non échues
(A) Tranches de retard de paiement							
Nombre de factures concernées	0	187	547	96	277	3 166	5 019
Créances commerciales hors immobilisations							
Montant total des factures concernées TTC	0	69	4	1	16	91	322
Pourcentage du montant total des factures	0%	-2%	0%	0%	-1%	-3%	-10%
TTC de ventes de l'exercice	3 086						
Créances sur cessions d'immobilisations							
Montant total des factures concernées TTC	0	3	0	0	15	18	0
<i>Pourcentage du montant total des factures</i>	0%	39%	0%	0%	8%	8%	0%
TTC de ventes de l'exercice	9						
Autres créances d'exploitation							
Montant total des factures concernées TTC	1	0	0	4	5	1	6
Pourcentage du montant total des factures		0%	0%	-40%	-46%	-5%	-51%
TTC de ventes de l'exercice	11						
(B) Factures exclues du (A) relatives à des créances litigieuses ou non comptabilisées							
Nombre de factures exclues					140		
Montant total des factures TTC exclues					1		
(C) Délais de paiement de référence utilisés (contractuels ou délai légal)							
Délais contractuels	Cas général 30JEF						
Délais légaux	Cas général 30JEF						

Les factures échues correspondent principalement à des factures intragroupes.

10 DISTRIBUTION DE DIVIDENDES

Il n'y a pas eu de distribution de dividendes au titre de l'exercice 2024.

11 RÉSULTATS DE SNCF SA POUR LES CINQ DERNIERS EXERCICES

En millions d'euros	2024	2023	2022	2021	2020	2019
Situation financière en fin d'exercice						
Capital social	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	3 971
Opérations et résultats de l'exercice						
Chiffre d'affaires hors taxes	2 153	2 330	1 838	1 662	1 637	16 247
Résultat avant impôts et dotations aux amortissements et provisions	2 050	- 796	1 255	863	- 6 001	1 723
Impôts sur les résultats (intégration fiscale)	266	288	312	188	72	- 226
Résultat après impôts et dotations aux amortissements et provisions	2 292	- 595	1 543	960	- 6 024	583
Personnel						
Effectif moyen payé	7 810	9 567	9 797	9 831	10 103	86 814
Montant de la masse salariale	699	800	733	690	694	5 239

*Le total des effectifs moyens payés publiés en 2023 de 10 654 est erroné.

12 FILIALES ET PARTICIPATIONS

Les informations ci-dessous relatives au chiffre d'affaires, au bénéfice/perte et aux capitaux propres sont issues des informations disponibles à la date d'arrêté des comptes.

En millions d'euros		Capital Social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consenties par SNCF et non encore remboursés	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés
N°SIREN	Sociétés				Brute	Nette				
I. Titres consolidés										
412 280 737	SNCF RESEAU	1 718	16 361	100%	8 192	8 192	7 621	7 935	103	
519 037 584	SNCF VOYAGEURS	158	5 479	100%	6 980	6 980	1 890	20 300	765	2 757
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	422	3 597	100%	2 362	2 362	0	1	64	650
552 001 406	ICF	542	708	100%	658	658	0	1	9	
387 949 530	SYSTRA SA	33	234	20%	87	87	0	1 250	4	9
518 697 685	FRET SNCF	58	78	100%	110	110	0	740	52	
Ste suisse	EUROFIMA	479	1 619	23%	24	24	0	0	33	3
421 263 716	SNCF CONSEIL	1	4	100%	15	15	0	19	3	3
415 238 179	SNCF INTERNATIONAL	3	8	100%	6	6	0	1	4	3
519 037 089	SNCF DEVELOPPEMENT	5	3	100%	5	3	0	0	0	
528 937 949	AIREFSOL	0	2	33%	0	0	0	0	0	0
954 076 824	SNCF OPTIM'SERVICES	20	21	95%	19	19	0	324	1	0
519 037 451	574 INVEST	0	1	100%	0	0	12	0	0	0
II. Titres non consolidés										
Set marocaine	INSTITUT DE FORMATION FERROVIAIRE	0		50%	0	0				
582 059 796	SEMPARISEINE	NC		0%	0	0				
382 149 987	TELEFACT	NC		0%	0	0				
572 154 128	LA MAISON DES MINES	NC		2%	0	0				
Association	STE CF SOUS MARIN	NC		50%	0	0				
592 056 972	MAISON POLYTECHNIQUE			2%	0	0				
383 110 509	SIFA			0%	0	0				
954 502 357	SEPEL			0%	0	0				
850 619 248	SNCF D1	0		100%	0	0		0	0	
850 356 742	SNCF D2	0		100%	0	0		0	0	
850 732 454	SNCF D3	0		100%	0	0		0	0	
850 685 397	SNCF D4	0		100%	0	0		0	0	
850 619 362	SNCF D5	0		100%	0	0		0	0	
TOTAL GENERAL					18 459	18 456	9 524	30 571	1 037	3 425

31 DÉCEMBRE 2024

06
COMPTES
ANNUELS
SA SNCF

NORMES FRANÇAISES

BILAN	418	13.7 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS	434
COMPTE DE RÉSULTAT	419	14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES	435
1. ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS	420	15. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF	436
2. EVÈNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE	420	16. CHIFFRE D'AFFAIRES	436
3. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE	421	17. ACHATS ET CHARGES EXTERNES	436
4. RÉGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	421	18. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION	437
4.1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE	421	19. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS	437
4.2 ESTIMATIONS COMPTABLES	421	20. CHARGES DE PERSONNELS ET EFFECTIFS	437
4.3 PRINCIPES COMPTABLES	421	21. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DEPRECIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES	438
5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES	427	22. RÉSULTAT FINANCIER	438
6. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	428	23. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL	438
6.1 DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	428	24. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE	438
7. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES	429	25. ENGAGEMENTS HORS BILAN	439
8. TRÉSORERIE	429	25.1 ENGAGEMENTS REÇUS	439
9. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF	429	25.2 ENGAGEMENTS DONNÉS	440
10. ECARTS DE CONVERSION	430	26. LITIGES	440
11. CAPITAUX PROPRES	430	26.1 DÉTAILLEMENT D'UN TRAIN D'ESSAIS À ECKWERSHEIM	440
12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	430	26.2 MORY CONTRE SNCF SA (LIQUIDATEUR SERNAM)	441
13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIÈRES	432	26.3 LITIGE EDF	441
13.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS	433	27. FILIALES ET PARTICIPATIONS	441
13.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES	433	28. PARTIES LIÉES	442
13.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE	433	28.1 FONDATION SNCF	442
13.4 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX	434	28.2 ASSOCIATION RAILS & HISTOIRE	442
13.5 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES	434	28.3 ASSOCIATION SOLIDARITE SIDA	442
13.6 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE	434	28.4 SUBVENTIONS	442
		29. GARANTIES EUROFIMA	443

BILAN

Normes Françaises

ACTIF

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2024		31/12/2023	
		Brut	Amort. et dépréciations	Net	Net
Immobilisations incorporelles	5	372	-294	78	97
Immobilisations corporelles	5	899	-552	347	344
Immobilisations financières	6	33 794	-4	33 790	32 866
Actif immobilisé		35 065	-850	34 215	33 308
Stocks et en cours		4	-3	1	2
Créances d'exploitation et autres	7	1 910	-1	1 909	1 499
Valeurs mobilières de placement	8	4 058	-	4 058	5 315
Disponibilités	8	1 083	-	1 083	1 589
Actif circulant		7 055	-3	7 052	8 405
Comptes de régularisation	9	186	-	186	162
Prime de remboursement des obligations		88	-	88	89
Ecarts de conversion - Actif	10	677	-	677	687
Actif		43 071	-854	42 217	42 649

PASSIF

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2024		31/12/2023	
Capital		1 000		1 000	
Ecarts de réévaluation		70		70	
Réserves		10 045		10 045	
Prime d'émission		4 050		4 050	
Report à nouveau		771		1 366	
Résultat de l'Exercice		2 292		-595	
Situation nette	11	18 229		15 936	
Subventions d'investissement		2		2	
Capitaux propres	11	18 231		15 939	
Provisions pour risques et charges	12	473		521	
Dettes financières	13	20 880		23 496	
Dettes fiscales et sociales	14	243		268	
Autres dettes d'exploitation	14	1 659		1 680	
Comptes de régularisation	15	234		237	
Ecarts de conversion - Passif	10	497		508	
Passif		42 217		42 649	

COMPTE DE RÉSULTAT

Normes Françaises

En millions d'euros	Réf. note	31/12/2024	31/12/2023
Chiffre d'affaires	16	2 153	2 330
Production immobilisée et stockée		48	46
Achats et charges externes	17	-3 223	-2 590
Valeur ajoutée		-1 022	-213
Autres produits d'exploitation et transferts de charges	18	54	103
Impôts, taxes et versements assimilés	19	-45	-55
Charges de personnel	20	-699	-800
Excédent brut d'exploitation		-1 713	-966
Reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	21	92	41
Dotations aux amortissements, dépréciations et provisions d'exploitation	21	-116	-128
Autres charges de gestion		0	-0
Résultat d'exploitation		-1 737	-1 053
Produits financiers		4 181	895
Charges financières		-673	-730
Résultat financier	22	3 508	165
Résultat courant		1 771	-888
Produits exceptionnels		531	20
Charges exceptionnelles		-275	-15
Résultat exceptionnel	23	255	5
Impôts sur les résultats	24	266	288
Résultat net		2 292	-595

1. ANNEXE AUX COMPTES ANNUELS

Sauf mention contraire, les montants exprimés sont en millions d'euros (M€).

La Société nationale SNCF (ci-après dénommée SNCF SA) est une société anonyme à capitaux publics et à conseil d'administration, sise 2 place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis.

Les comptes de la Société nationale SNCF clos au 31 décembre 2024 ont été arrêtés par le Conseil d'Administration du 27 février 2025.

2. EVÉNEMENTS MARQUANTS DE L'EXERCICE

CRÉATION DU GIE SNCF OPTIM'SERVICES

Le Groupement d'Intérêt Economique (GIE) SNCF Optim' services a été constitué en 2023 avec pour membres : SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et FRET SNCF.

Il a pour objet la mise en œuvre au profit de ses membres d'un ensemble de moyens techniques, administratifs, juridiques, financiers, de personnel ou autres, nécessaires pour assurer la gestion de tous les services communs à ses membres. Il assure notamment les services de paie et prestations administratives, d'action sociale, de services médicaux, de production comptable, d'agence de recrutement, d'agence logement, de déplacements professionnels et de suivi du programme d'excellence opérationnelle.

L'activité opérationnelle du GIE a débuté le 1^{er} janvier 2024 avec le transfert d'activités issues de SNCF SA, SNCF Réseau, et de SNCF Gares & Connexions.

Les activités transférées sont réparties comme suit :

- SNCF SA : le CSP Optim'services et le service d'archives et de documentation constituant des branches autonomes d'activité et une partie des services comptables ;
- SNCF Réseau : une partie des services comptables ;
- SNCF Gares & Connexions : l'ensemble du service comptable ainsi que son activité de gestion de parc automobile.

Avec le transfert de ces activités, près de 3000 salariés ont été transférés au GIE au 01/01/2024; plus de 90% des salariés transférés sont originaires de SNCF SA.

Le transfert des activités a été acté par la signature en décembre 2023 d'un traité d'apport en nature et de conventions de successeurs dont la date d'effet était le 01/01/2024.

Au niveau de SNCF SA, l'actif net apporté au GIE au titre des deux branches autonomes d'activité apportées s'est élevé à 19 M€. La valeur nette des actifs et passifs isolés relatifs au service comptable n'est pas significative.

Par ailleurs SNCF SA a cédé le 29 avril 2024 des parts du GIE aux sociétés SNCF Voyageurs Etoile d'Amiens, Loire Océan, Sud Azur (respectivement 1 part chacune) devenues membres du GIE. En date du 16 décembre 2024, les entités Hexafret et Technis issues de la discontinuité du Fret sont également devenues membres du GIE.

VERSEMENT PAR SNCF SA AU FONDS DE CONCOURS

Au cours de l'exercice 2024, 1 710 M€ ont été versés par SNCF SA au Fonds de concours, qui se déclinent en quatre volets de financement :

– 1 215 M€ au titre de la régénération du réseau ferroviaire prévu dans l'accord 2021-2025,

– 23 M€ pour le projet Haute Performance Marseille Vintimille (HPMV)

– 300 M€ relatifs au projet Régénération/Modernisation

– 172 M€ liés au protocole « Plan de relance- Produits de cessions » arrêté par le gouvernement mi-septembre 2020 dans lequel le groupe SNCF s'est engagé à mobiliser 600 M€ de produits de cessions pour financer les investissements sur le réseau et dans les gares entre 2021 et 2025.

NOUVEL ACCORD RELATIF AU DISPOSITIF DE FIN DE CARRIERE

Un nouvel accord collectif lié aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière a été signé le 22 avril 2024. Il est relatif à la cessation anticipée d'activité (CAA) et au temps partiel de fin de carrière (TFPC). Il s'applique à l'ensemble des salariés statutaires et contractuels des six entités (SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, FRET SNCF, SNCF Optim'services), des filiales créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du service Voyageurs et des sociétés Hexafret et Technis (pour une durée de trois ans).

Ce dispositif se substitue à l'accord de cessation progressive d'activité signé le 6 juin 2008.

L'impact de cet accord dans les comptes de SNCF SA résulte en une augmentation de la provision pour engagements sociaux de 21 M€.

CESSION DE SYSTRA

SNCF SA a ramené le 23 octobre 2024 sa participation dans la société SYSTRA de 43,4% à 20%, continuant à y exercer une influence notable. Dans le même temps, RATP Coopération détentrice au même niveau que SNCF SA a également réduit sa participation à 20%.

SNCF SA a réalisé une plus-value de 45 M€.

DISTRIBUTION DE PRIME D'EMISSION DE SNCF VOYAGEURS

En date du 14 mai 2024, la SNCF Voyageurs a décidé le versement de dividendes d'un montant de 225 M€ et la distribution de prime d'émission d'un montant de 2 532 M€ à SNCF SA. Ces distributions représentent un produit financier de 2 757 M€.

DISCONTINUEE DU FRET

Les suites, à date, de l'enquête ouverte le 18/01/2023 par la Commission européenne à l'encontre de l'État français sur des mesures de soutien présumées dont aurait bénéficié FRET SNCF durant la période 2007-2019 sont présentées dans les paragraphes ci-après.

Dans un courrier du 23/05/2023, le ministère chargé des transports a informé le Président de SNCF SA que l'analyse préliminaire de la Commission Européenne devrait conduire à la conclusion que la prise en charge récurrente des pertes de FRET SNCF par SA SNCF devrait être considérée comme une aide d'État illégale.

Compte tenu des risques encourus en cas de décision négative avec récupération de l'aide considérée comme illégale, l'État a considéré qu'il convenait de mettre en œuvre une solution de discontinuité économique.

Après une première étape commencée en 2023 consacrée à la reprise des 23 flux dédiés par d'autres opérateurs de transport, cette transformation s'est

accélérée au second semestre 2024 avec, en date comptable du 31/12/2024, la création de 2 nouvelles entités Hexafret et Technis, la première étant dédiée à l'activité de trains mutualisés, dite de « gestion capacitaire » et la deuxième à la maintenance de matériels roulants. Ces filiales ont été créées par la scission partielle de l'entité FRET SNCF suivie d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers.

Les apports réalisés à la VNC pour les branches autonomes d'activité pour un montant de 37 M€ et à la valeur réelle pour les actifs isolés pour une valeur de 53 M€ ont été rémunérés par l'octroi de titres directement attribués à SNCF SA maison mère de FRET SNCF. Ces titres ont ensuite été cédés par SNCF SA à la société Rail4Logistics (R4L) pour un montant de 370 M€.

La créance de SNCF SA à l'encontre de R4L résultant de la cession des titres a ensuite été cédée à SNCF Participations. Cette créance de SNCF SA envers SNCF Participations a été payée dans le cadre d'une augmentation de capital en numéraire par compensation de créances pour 370 M€ au profit de SNCF SA.

Cette transformation devrait permettre au terme de la procédure formelle d'examen, d'obtenir de la commission européenne le constat d'une discontinuité économique de FRET SNCF, et donc conduire à l'absence d'extension aux deux nouvelles entités d'une obligation de remboursement de toute aide passée.

Au 31/12/2024, la société FRET SNCF est devenue une structure de défaisance qui porte les actifs restant à céder : des locomotives dont celles consacrées aux flux repris par des tiers et des actifs immobiliers.

3. EVÈNEMENT POST-CLÔTURE

Il n'y a pas d'événements significatifs post clôture

4. RÉGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1 RÉFÉRENTIEL COMPTABLE

Les comptes de la Société nationale SNCF sont établis conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables en France, reprises dans le Plan Comptable Général issu du règlement ANC 2014-03 et ses modifications ultérieures.

Le règlement ANC 2023-05 homologué par arrêté du 26/12/2023 modifie à compter du 1/1/2024 le plan comptable général pour y introduire la notion de « solution informatique » en remplacement de la notion plus restrictive de « logiciel ». Cette évolution, à appliquer prospectivement, n'a pas d'impact matériel sur les états financiers de la société à l'ouverture de l'exercice 2024.

4.2 ESTIMATIONS COMPTABLES

Pour établir les comptes au 31 décembre 2024 et préparer les états financiers, la Direction doit procéder à des estimations à partir d'hypothèses.

Ces estimations et hypothèses concernent principalement :

– La dépréciation des actifs financiers

L'Entreprise évalue à chaque date de clôture s'il existe un indice de perte de valeur des actifs, notamment des titres de participation pour réaliser un test de dépréciation et comptabiliser si nécessaire une provision pour dépréciation.

– Les provisions pour risques, et les éléments relatifs aux avantages liés au personnel.

En cas de sortie de ressources probables dont le fait générateur est antérieur à la date d'arrêté des comptes, une provision est comptabilisée au passif du bilan. Si la sortie de ressource est estimée possible mais demeure improbable, une information est alors donnée en annexe au titre des passifs éventuels.

Le coût des avantages liés au personnel est déterminé à partir d'évaluations actuarielles basées sur des hypothèses de taux d'actualisation, de taux d'augmentation des salaires, de taux de mortalité et d'inflation. En raison du caractère long terme des plans, l'incertitude liée à ces hypothèses est importante et peut entraîner des variations significatives des provisions selon leur évolution.

– La dépréciation des instruments financiers dérivés

La détermination des éventuelles pertes latentes sur les instruments financiers dérivés repose sur une évaluation de la juste valeur de l'instrument pouvant reposer sur des hypothèses de marché et des modélisations mathématiques.

4.3 PRINCIPES COMPTABLES

4.3.1 Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont composées :

– des logiciels acquis et créés par l'Entreprise pour elle-même, amortis selon la méthode linéaire sur une durée probable d'utilisation n'excédant pas 5 ans ;

– de concessions et licences amorties sur une durée de 4 ans.

4.3.2 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont composées de terrains, constructions, aménagements et agencements, matériels et systèmes informatiques, matériels de bureau, mobiliers et outillages divers.

Les immobilisations corporelles figurent à l'actif du bilan à leur coût d'acquisition et celles produites en interne à leur coût de production.

Le coût d'acquisition comprend le prix d'achat et les frais accessoires nécessaires à la mise en état d'utilisation du bien.

Le coût de production comprend le coût des matières et de la main-d'œuvre utilisées pour la production des immobilisations. Les charges financières relatives aux coûts d'emprunt encourus lors de l'acquisition ou la production des immobilisations ne sont pas incorporées au coût de revient de l'actif concerné.

Les dépenses d'entretien et de réparation sont comptabilisées pour les installations fixes comme suit :

Les charges d'entretien courant et de réparation (visites techniques, contrats de maintenance...) constituent des charges d'exploitation ;

Les dépenses relatives aux programmes pluriannuels de gros entretien des constructions sont immobilisées en procédant au renouvellement partiel ou total de chaque composant concerné.

4.3.3 Frais d'acquisition des immobilisations

Les droits de mutation, honoraires (agences, notaires...) ou commissions (courtages et autres coûts de transaction liés aux acquisitions) et frais d'actes liés à l'acquisition (frais légaux, frais de transfert de propriété, ...) sont des éléments constitutifs du coût d'acquisition de l'immobilisation.

4.3.4 Durées d'amortissement

Les immobilisations corporelles sont amorties en fonction de leur rythme d'utilisation, selon le mode linéaire, à l'exception du matériel informatique qui est amorti selon le mode dégressif sur une durée d'utilité de 4 ans.

Plus précisément, les durées retenues sont les suivantes :

Composants	Années
Aménagement des terrains	20 ans
Constructions complexes :	
- Gros œuvre	50 ans
- Clos et couvert	25 ans
- Second œuvre	25 ans
- Aménagements	11 à 15
- Lots techniques	15 ans
Constructions simples :	
- Gros œuvre, second œuvre, clos et	30 ans
- Aménagements	11 à 15
- Lots techniques	15 ans
Matériels et outillages	5 à 20 ans
Véhicules automobiles	5 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 5 ans

4.3.5 Dépréciation des immobilisations

Conformément aux dispositions des règlements CRC 2002-10 et 2004-06 et à l'avis 2005-D du comité d'urgence du CNC, l'entreprise effectue des tests de dépréciation d'actifs lorsque des circonstances ou événements indiquent que des actifs ont pu perdre de la valeur.

L'Entreprise apprécie, à chaque arrêté comptable, s'il existe un indice montrant qu'un actif ait pu perdre notablement de la valeur. Lorsqu'il existe un tel indice, un test de dépréciation est effectué. Le test consiste à comparer la valeur nette comptable de l'actif avec sa valeur actuelle, laquelle est définie comme la valeur la plus élevée entre sa valeur vénale et sa valeur d'usage. La valeur actuelle d'un actif est calculée de manière individuelle, sauf si cet actif ne génère pas d'entrées de trésorerie indépendantes des autres actifs de l'Entreprise ou groupe d'actifs. Dans ce cas, l'Entreprise calcule la valeur actuelle du groupe d'actif (unité génératrice de trésorerie – UGT16) et la dépréciation éventuelle au niveau du groupe d'actif auquel appartient l'actif testé.

En l'espèce, SNCF SA est composée d'une seule et même UGT (groupe d'actifs) incluant toute l'activité de SNCF SA hors Installations Sociales Transférées (IST).

SNCF SA est propriétaire ou locataire de locaux à vocation sociale de natures diverses nommés IST (Installations Sociales Transférées), bénéficiant à l'ensemble des salariés des 5 sociétés SNCF, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, FRET SNCF, SNCF Voyageurs et du GIE SNCF Optim'services qui font l'objet d'une évaluation par la Direction de l'Immobilier. SNCF SA porte l'ensemble des charges propriétaires et locataires lié au patrimoine de ces IST.

4.3.6 Immobilisations financières

Les titres de participations et les autres immobilisations financières figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des dépréciations éventuelles.

Une dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire devient inférieure à la valeur nette comptable.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour l'Entreprise. Cette valeur est déterminée soit à la valeur de marché pour les sociétés cotées (cours de bourse), soit en fonction de la quote-part de situation nette détenue et d'un ensemble de données composé notamment :

– d'éléments historiques ayant servi à apprécier la valeur d'origine des titres,

– d'éléments actuels tels que la rentabilité de l'Entreprise ou la valeur réelle des actifs sous-jacents,

– d'éléments futurs correspondant aux perspectives de rentabilité ou de réalisation et aux tendances de la conjoncture économique.

L'appréciation de la valeur des titres tient compte en particulier de la maturité de l'activité (si l'activité est dans une période de lancement, aucune dépréciation n'est constituée si la rentabilité future est assurée).

Les surcoûts liés aux effets du changement climatique sont intégrés dans les tests de valeur des actifs, notamment des titres de participation, sur la base des informations disponibles à la date de l'évaluation.

La dépréciation est enregistrée sur les titres puis sur les prêts et sur les comptes courants. Une provision pour risques est constituée si nécessaire.

4.3.7 Créances d'exploitation

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une dépréciation est constituée lorsqu'un risque de non-recouvrement apparaît probable (importants retards de paiement, dépôt de bilan, litiges, ...). La dépréciation est fondée sur une appréciation individuelle ou statistique de ce risque de non-recouvrement déterminé sur la base de données historiques.

4.3.8 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de SICAV sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droit d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à la valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

4.3.9 Primes et frais d'émission, primes de remboursement des emprunts

Dans le cas d'une émission au-dessous du pair, la prime et les frais sont constatés dans un compte de charges à étaler à l'actif du bilan. Ces primes et frais sont amortis linéairement sur la durée de vie des emprunts.

Dans le cas d'une émission au-dessus du pair, la prime est affectée en priorité à l'amortissement des frais d'émission, l'écart résiduel éventuel constitue :

¹⁶ L'unité Génératrice de Trésorerie est le plus petit groupe d'actifs dont l'utilisation continue génère des entrées de trésorerie qui sont largement

indépendantes des entrées de trésorerie générées par d'autres actifs ou groupe d'actifs.

– soit un produit constaté d'avance si la prime est supérieure aux frais,

– soit des frais d'émission compensés si la prime est inférieure aux frais.

Cet écart résiduel est étalé linéairement sur la durée de l'emprunt.

4.3.10 Conversion des opérations en devises

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture. Les écarts, par rapport aux montants des créances et dettes converties au taux de change en vigueur au moment de la transaction, sont inscrits au bilan en écarts de conversion actif et passif. Après prise en compte des instruments de couverture, les pertes de change latentes nettes, par devise et par échéance, font l'objet d'une provision pour risque de change.

4.3.11 Provisions pour risques et charges

Des provisions sont comptabilisées lorsque, à la clôture de l'exercice, il existe une obligation de l'Entreprise à l'égard d'un tiers résultant d'un événement passé dont le règlement devrait se traduire par une sortie de ressources sans contrepartie pour l'Entreprise.

Cette obligation peut être d'ordre légal, réglementaire ou contractuel. Elle peut également découler de pratiques de l'Entreprise ou d'engagements externes ayant créé une attente légitime des tiers concernés sur le fait que l'Entreprise assumera certaines responsabilités.

L'estimation du montant figurant en provisions correspond à la sortie de ressources qu'il est probable pour l'Entreprise de supporter pour éteindre son obligation.

Si aucune évaluation fiable de ce montant ne peut être réalisée, aucune provision n'est comptabilisée. Une information en annexe est alors fournie.

Les passifs éventuels correspondent à des obligations potentielles résultant d'événements passés dont l'existence ne sera confirmée que par la survenance d'événements futurs (incertains) qui ne sont pas totalement sous le contrôle de l'Entreprise ou des obligations probables pour lesquelles la sortie de ressources ne l'est pas. Les passifs éventuels ne sont pas comptabilisés. Ils font l'objet d'une information en annexe.

Les écarts actuariels sont reconnus immédiatement en résultat financier.

4.3.12 Provisions pour risques liés à l'environnement

SNCF SA comptabilise une provision dès lors qu'une sortie de ressource devient probable en application de la réglementation environnementale. Cette provision concerne les risques liés à l'amiante, au titre de la mise en conformité des bâtiments et des actions intentées contre l'Entreprise au motif d'une exposition à l'amiante.

4.3.13 Provisions pour litiges et risques contractuels

La provision pour litiges et risques contractuels comprend notamment les risques liés à des contentieux juridiques et à des dénouements de contrats, ainsi que les risques contractuels.

L'Entreprise est engagée dans un certain nombre de litiges relatifs au cours normal de ses opérations, notamment au titre des actions suivantes :

- litiges relatifs au contrat de travail ;
- litiges concernant d'ex salariés ;

– litiges concernant des contrats avec des fournisseurs.

Ces litiges sont provisionnés en fonction d'une estimation du risque encouru.

A compter de l'année 2000, le Groupe a contracté des polices d'assurances au-delà d'un premier niveau de prise en charge par auto-assurance.

En cas de perte probable relative à une obligation contractualisée antérieurement à la date de clôture, l'Entreprise constitue une provision égale à la sortie de ressource sans contrepartie qu'elle a estimée à partir de son coût de revient.

4.3.14 Provisions pour risques sociaux et fiscaux

SNCF SA comptabilise des provisions pour risques fiscaux et sociaux lorsqu'il existe un risque probable de sortie de ressources au titre d'un événement passé à l'égard respectivement des instances fiscales, du personnel et des organismes sociaux. La provision comptabilisée est évaluée pour le montant de sortie de ressources qu'il est probable d'encourir. SNCF SA provisionne, par mesure de prudence, les redressements fiscaux contestés.

CHARGES DE PERSONNEL

Les charges de personnel comprennent principalement les salaires, les cotisations sociales, la participation des salariés et les dépenses au titre des autres avantages du personnel.

Les avantages du personnel à court terme autres que les indemnités de cessation d'emploi sont ceux payés intégralement dans les douze mois suivant la fin de la période pendant laquelle les membres du personnel ont rendu les services correspondants.

AVANTAGES DU PERSONNEL POSTÉRIEURS À L'EMPLOI

Les avantages postérieurs à l'emploi, autres que les indemnités de cession d'emploi, comprennent les avantages acquis pendant la période d'activité des salariés, mais payés après la fin de cette période d'activité, comme les pensions et autres prestations de retraite, l'assurance-vie postérieure à l'emploi, l'assistance médicale postérieure à l'emploi. Les régimes d'avantages postérieurs à l'emploi désignent les accords formalisés ou non, en vertu desquels une entité verse des avantages postérieurs à l'emploi à un ou plusieurs membres de son personnel. Deux types de régimes sont distingués :

– Les régimes à cotisations définies :

Il s'agit des régimes en vertu desquels une entreprise verse les cotisations définies à une entreprise distincte et n'aura aucune obligation, juridique ou implicite de payer des cotisations supplémentaires si le fonds n'a pas suffisamment d'actifs pour servir tous les avantages correspondant aux services rendus par le personnel pendant l'exercice et les exercices antérieurs.

Depuis la création de la Caisse autonome de Prévoyance et de Retraite du Personnel de SNCF le 30 juin 2007, le régime spécial de retraite du personnel au statut constitue un régime à cotisations définies.

– Les régimes à prestations définies :

Il s'agit des régimes d'avantages postérieurs à l'emploi autres que les régimes à cotisations définies.

La société comptabilise la totalité de ses engagements à l'égard des membres du personnel actif et retraité, conformément à la méthode de référence du PCG (art.324.1).

Les coûts des services rendus et les prestations versées sont comptabilisés respectivement en dotations et reprises de provisions d'exploitation ; les écarts actuariels et les effets de la dés-actualisation sont comptabilisés immédiatement en résultat financier.

Les droits à prestations sont répartis :

- soit sur l'ensemble de la période d'emploi du salarié, c'est-à-dire à compter de sa date d'embauche jusqu'à sa date de départ en retraite ;
- soit à compter de la date à laquelle chaque année de services compte pour l'acquisition des droits à prestations, c'est-à-dire sur la période précédant l'âge de départ en retraite permettant d'atteindre le plafond. Cette méthode est réservée aux régimes à prestations définies en vertu desquels une indemnité n'est due que si le salarié est présent à la date de son départ en retraite dont le montant dépend de l'ancienneté et est plafonné à un certain nombre d'années de services consécutives.

Par ailleurs, la société a pris en compte au 31 décembre 2023 les effets de réforme des retraites promulguée le 15 avril 2023, comprenant notamment les mesures suivantes :

-Le recul progressif de l'âge légal de départ à la retraite à compter du 01/09/2023, à raison de 3 mois par année de naissance, l'âge légal atteindra 63 ans et 3 mois en 2027, puis 64 ans en 2030 ;

-Le nombre de trimestres requis pour bénéficier d'une retraite à taux plein est maintenu à 43 annuités (172 trimestres), mais sa mise en place progressive est accélérée (accélération de la réforme « Touraine » pour atteindre 43 annuités dès 2027 au lieu de 2035).

-Le maintien du taux plein automatique à l'âge 67 ans, quel que soit le nombre de trimestres cotisés.

Cette réforme a été sans impact sur la valorisation des avantages relatifs au personnel statutaires, pour lesquels l'âge retenu comme hypothèse de calcul couvrirait déjà le report de 2 ans de l'âge d'ouverture des droits. En revanche, elle a modifié sensiblement la valorisation des avantages relatifs au personnel contractuel. S'agissant d'une modification de régime, ces effets avaient été comptabilisés en coûts des services passés en 2023.

Les provisions relatives aux avantages postérieurs à l'emploi comprennent :

La provision pour rentes accidents du travail, trajet et maladie professionnelle (ATT/MP) des agents statutaires à verser sur leur période de retraite

La société assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. La provision intègre la réversibilité des rentes, en principe non réversibles, sauf si le décès du salarié actif ou du pensionné est imputable à l'accident ou à la maladie professionnelle, dans ce cas, le conjoint survivant bénéficie d'une rente d'ayant-droit. Les rentes viagères sont intégralement provisionnées dès qu'elles sont accordées aux agents accidentés sans condition d'ancienneté.

– La provision relative à l'Action sociale :

La société assure diverses prestations sociales (suivi psychologique, soins, aides familiales, aides au maintien à domicile et au bien vieillir, aides à l'amélioration de l'habitat) essentiellement aux agents retraités statutaires et à leurs veuves. Les prestations de l'Action sociale qui bénéficient au personnel actif dans une moindre mesure, constituent des avantages à court terme.

– La provision relative au régime différentiel de prévoyance des cadres supérieurs statutaires :

Ce régime verse à ses affiliés et à leurs ayants-droits les prestations en nature des assurances maladie et maternité, les allocations prévues en cas de décès de l'agent, du pensionné, du conjoint ou de l'enfant, et des prestations spécifiques (allocations de fin de carrière, allocations d'hébergement, allocations spéciale secours aux conjoints).

– La provision pour cessation anticipée d'activité et de temps partiel de fin de carrière :

Cette provision résulte de l'accord d'entreprise sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière signé le 22 avril 2024, en substitution à l'accord relatif aux cessations progressives d'activité de 2008. Tout salarié statutaire ou contractuel peut bénéficier d'une formule de Cessation Anticipée d'Activité (CAA) ou d'un Temps Partiel de Fin de Carrière (TPFC) dès lors qu'à l'issue du dispositif, il liquide son droit à pension de retraite.

– La provision pour indemnités de fin de carrière des agents contractuels :

La société provisionne les indemnités de départs en retraite à verser aux salariés contractuels en application de la CCN de la Branche Ferroviaire.

La provision relative aux facilités de circulation

Les personnels actifs et retraités des sociétés issues du Groupe SNCF dont fait partie la société, ainsi que leurs ayants-droits, bénéficient de facilités de circulation, leur permettant de voyager en trains, dans certains cas, à des conditions tarifaires différentes du prix de marché.

Les facilités de circulation octroyées au personnel actif sur leur période d'activité ainsi qu'à leurs ayants-droits, en contrepartie des services rendus, sont qualifiés d'avantages à court terme et constituent des charges de l'exercice au cours duquel le service est rendu.

En revanche, les facilités de circulation octroyées au personnel actif pour la période postérieure à leur emploi, ainsi qu'aux retraités et à leurs ayants-droits, constituent des avantages postérieurs à l'emploi.

AVANTAGES A LONG TERME

Il s'agit des avantages, autres que les avantages postérieurs à l'emploi et les indemnités de cessation d'emploi, que l'Entreprise ne s'attend pas à régler intégralement dans les douze mois suivant la fin de l'exercice au cours duquel les salariés ont rendu les services correspondants.

Les provisions relatives aux avantages à long terme comprennent :

– La provision pour rentes ATT/ MP des agents statutaires pour leur période d'activité :

La société assure le service des rentes ATT/MP indépendamment du régime général. Les rentes ATT/MP versées durant la période d'activité constituent des avantages à long terme (les rentes versées durant la période de retraite constituent des avantages postérieurs à l'emploi).

– La provision relative aux médailles d'honneur du travail :

La médaille d'argent peut être décernée à tout agent quel que soit son âge, en activité ou non, comptant au moins 25 années de service. Dans les mêmes conditions, la médaille de vermeil peut être décernée à tout agent comptant au moins 35 années de service et la médaille d'or à tout agent comptant au moins 38 années de service (ou 20, 30 et 33 ans pour les agents de conduite). Les agents en activité auxquels est décernée la médaille d'honneur bénéficient d'une allocation et d'un congé supplémentaire avec solde. La provision est calculée en valorisant le coût de cette allocation et des 2 jours de

congés supplémentaires obtenus. Les montants des différentes allocations sont fixés par décret et ne changent pas, sauf en cas de publication de nouveaux montants.

– La provision relative aux comptes épargne temps de fin d'activité :

Suite à la publication de la loi 2005-296 du 31 mars 2005 portant sur la réforme de l'organisation du temps de travail dans l'Entreprise et du décret du 3 septembre 2008 sur l'application de la loi du 8 février 2008 pour le pouvoir d'achat, l'EPIC SNCF avait signé, le 6 juin 2008, un accord collectif prévoyant la création d'un compte épargne temps permettant d'épargner des jours de congés, à utiliser soit en complément des jours de congés de l'année (CET compte courant constituant un avantage à court terme), soit en fin de carrière, ou bien dans le cadre d'une cessation progressive d'activité (CET fin d'activité constituant un avantages à long terme) voire d'une monétisation.

– La provision relative à l'accord en faveur des anciens apprentis :

La provision concerne l'accord collectif du 28 octobre 2016 négocié au niveau du groupe public ferroviaire relatif à l'évolution des majorations salariales des anciens apprentis et élèves et à la mise en place d'un dispositif de participation financière de l'Entreprise au rachat des trimestres de retraite non validés de ses anciens apprentis, au titre de périodes d'apprentissage effectuées avant le 30 juin 2008.

– La provision pour cessation progressive d'activité :

La cessation progressive d'activité (CPA) est un dispositif qui permettait d'aménager le temps de travail des salariés en fin de carrière résultant d'un accord entré en vigueur en juillet 2008 et qui a été remplacé par l'accord relatif aux dispositifs d'accompagnement de fin de carrière signé le 22 avril 2024. Cette provision a donc été reprise dans sa quasi-intégralité en 2024.

INDEMNITES DE CESSATION D'EMPLOI

Les indemnités de cessation d'emploi sont des avantages du personnel payables à la suite de la décision de l'entité de résilier le contrat de travail du membre du personnel avant l'âge normal de départ en retraite ou bien de la décision du membre du personnel de partir volontairement en échange de ces indemnités.

Les provisions au titre des indemnités de cessation d'emploi comprennent :

– La provision relative aux indemnités de départ volontaire :

Le dispositif permet à des agents statutaires qui relèvent de certains établissements identifiés comme étant en excédent d'effectifs, de bénéficier d'une indemnité forfaitaire de départ et également des allocations d'aide de retour à l'emploi, en contrepartie de leur cessation d'emploi. La provision est évaluée pour tous les plans de réorganisation présentés aux instances représentatives du personnel, sur la base du taux d'adhésion probable au dispositif pour les postes éligibles. Les indemnités de départ sont comptabilisées en charge à payer à la signature de la convention de départ volontaire par le salarié et l'Entreprise.

– La provision pour allocations de retour à l'emploi :

La société étant son propre assureur en matière de chômage, celle-ci finance directement les allocations de retour à l'emploi (ARE) dont ses ex salariés peuvent bénéficier.

La provision constituée couvre les allocations de retour à l'emploi versées par Pôle Emploi aux ex salariés,

démisionnaires (si motifs légitimes uniquement), licenciés, voire réformés pour les agents statutaires, et aux ex salariés en CDD.

La provision est constatée à la cessation d'emploi. Elle couvre l'ensemble des ex-salariés de l'Entreprise, bénéficiaires quel que soit le contrat de travail, en fonction des probabilités d'accès au dispositif, et de la date probable jusqu'à laquelle la société reste engagée.

FACILITÉS DE CIRCULATION

L'obligation relative aux facilités de circulation est estimée sur la base du coût moyen marginal du dispositif. Ce dernier étant toujours resté inférieur au prix moyen acquitté par les bénéficiaires lors de la réservation, aucun passif n'était reconnu avant le 31 décembre 2022.

La convention entre l'ACOSS (Agence Centrale des Organismes de Sécurité Sociale) et l'UTP (Union des Transports Publics) signée en août 2022, a modifié ce coût marginal, induisant une augmentation des cotisations sociales dues au titre des facilités de circulation, celles-ci étant calculées sur la base de nouvelles assiettes constituées du nouveau barème forfaitaire de valorisation des avantages en nature FC.

Le nouveau dispositif de gestion des facilités de circulation prévu par la Convention collective nationale de la branche ferroviaire a par ailleurs instauré le principe du versement de contributions financières établies selon ledit barème forfaitaire, à compter de 2025, à une caisse de compensation ad hoc, afin de réallouer les sommes collectées aux opérateurs de transport. Ce versement est néanmoins intervenu dès 2024 du fait de la facturation des facilités de circulations par SNCF Voyageurs.

Les facilités de circulation octroyés au titre des avantages postérieurs à l'emploi font l'objet d'une provision.

4.3.15 Instruments Financiers Dérivés

Les instruments utilisés par l'entreprise font l'objet d'une inscription en engagement hors bilan.

En ce qui concerne la gestion des engagements à long terme, tous les instruments de couverture utilisés par l'entreprise sont affectés à des emprunts ou à des créances, lors de leur lancement ou à des sous-jacents existants.

4.3.16 Gestion du risque de change

Pour couvrir les encaissements et décaissements de devises liés au service de la dette et à l'activité commerciale, l'Entreprise est amenée à intervenir sur le marché des changes. Les instruments utilisés sont les contrats à terme, les contrats d'échange (swaps) et les options de change.

Les moins-values latentes sur les ventes d'option de change en cours sont provisionnées au compte de résultat. Les primes encaissées ou décaissées au titre de ces options sont enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance.

4.3.17 Gestion du risque de taux

CONTRATS ET OPTIONS SUR CONTRATS D'ÉCHANGE DE TAUX

SNCF SA utilise les contrats d'échange de taux et les options sur contrats d'échange de taux à l'occasion de ses émissions d'emprunts ou dans le cadre de la gestion de sa dette nette existante.

Toutes les primes encaissées ou décaissées au titre des options sont systématiquement enregistrées en totalité au compte de résultat l'année de leur échéance. En outre, lorsqu'une vente d'option est exercée, la valeur nette perdante du contrat d'échange de taux mis en place dans

le cadre de la stratégie de couverture, est enregistrée au compte de résultat l'année de son engagement. Elle est ensuite étalée au compte de résultat en compensation du contrat d'échange contractuel.

Dans le cadre de la gestion active de son risque de taux, l'Entreprise s'efforce, dans la mesure du possible, d'annuler des contrats existants plutôt que d'effectuer de nouvelles opérations de couverture, ceci afin de limiter son risque de contrepartie et ses engagements. Le montant des soultes encaissées ou décaissées à l'occasion de la conclusion ou de l'annulation de contrats d'échange est étalé sur la durée de vie des éléments couverts correspondants.

Les opérations non qualifiées de couverture sont comptabilisées en positions ouvertes isolées. Leur valeur de marché est comptabilisée au bilan afin de présenter l'exposition de l'entreprise dans un compte d'instruments de trésorerie par la contrepartie d'un compte transitoire de « Différence d'évaluation (actif ou passif) sur instruments dérivés en POI ». Les pertes latentes font l'objet d'une provision pour risques comptabilisée en résultat financier.

CONTRATS A TERME DE TAUX

SNCF SA peut être amenée à intervenir sur les marchés à terme de taux d'intérêts, notamment dans le cadre de la préparation d'une émission d'emprunt ou pour gérer le risque de taux sur ces actifs et passifs à taux variables. Ces opérations peuvent prendre la forme d'instruments financiers sur les marchés organisés ou de gré à gré.

Les charges et produits résultant des contrats à terme ferme d'instruments financiers sont étalés sur la durée des emprunts couverts.

INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIERES PREMIERES

Afin d'optimiser le coût moyen des approvisionnements en carburant à la demande de certaines filiales, SNCF SA utilise des instruments financiers dérivés de couverture liés aux produits pétroliers. Ces opérations prennent principalement la forme de swaps (contrats d'échange) ou d'achats d'options (caps ou tunnels à prime nulle).

Les primes décaissées au titre des options sont enregistrées au bilan et amorties linéairement en résultat sur la durée de vie des opérations couvertes.

En miroir, un contrat est signé avec la filiale qui permet de neutraliser les impacts compte de résultat.

4.3.18 Comptabilisation du chiffre d'affaires

Dans le cadre des normes fiscales et comptables, il a été procédé au repositionnement d'une partie du compte de transfert de charge sur un compte de chiffre d'affaires au titre de l'exercice 2024 (cf. note 16).

4.3.19 Redevance SNCF

La redevance perçue par SNCF SA est comptabilisée sur la base du forfait annuel des conventions signées avec les autres entreprises du groupe.

La redevance couvre les missions au titre du contrôle et pilotage stratégiques, de la cohérence économique et de l'intégration industrielle, de l'unité et de la cohésion sociales, et certaines missions transversales et mutualisées pour les entreprises du groupe.

4.3.20 Prestations de services

Les prestations de services réalisées par SNCF SA avec les entreprises du groupe sont comptabilisées sur la base des conventions signées et sont facturées suivant différentes modalités définies contractuellement (facturation au forfait, au réel, en régie, ...).

4.3.21 Opérations de location-vente

L'Entreprise détient dans son portefeuille un contrat de location – vente auprès d'une société.

Pendant la durée des contrats, les charges constatées au compte de résultat sont composées des intérêts liés au financement.

A l'expiration du contrat de location-vente, le financement est soldé et le bien devient propriété de l'entreprise.

4.3.22 Distinction entre résultat courant et exceptionnel

Le résultat courant correspond à la somme du résultat d'exploitation et du résultat des opérations financières. Il inclut donc l'ensemble des produits et des charges directement liés aux activités opérationnelles de l'entreprise.

Le résultat exceptionnel est constitué des éléments significatifs qui, en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non-récurrence, ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle de l'entreprise.

4.3.23 Impôts sur les sociétés et intégration fiscale

SNCF SA est la société-mère d'un groupe d'intégration fiscale constitué de 236 sociétés au 31 décembre 2024.

Selon les termes des conventions d'intégration fiscale, les filiales supportent une charge d'impôt équivalente à celle qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration.

SNCF SA comptabilise dans ses comptes le produit d'intégration fiscale du Groupe et il n'existe pas de mécanisme de remboursement du produit d'intégration fiscale par SNCF SA aux filiales membres de ce groupe.

4.3.24 Impôt Globe

A la suite de la publication de la Directive Européenne GlobE en décembre 2022 et de la loi de finances 2024, l'impôt minimal mondial est entré en vigueur au titre des exercices ouverts à compter du 1er janvier 2024.

L'objectif est d'assurer une taxation de 15% minimum des profits réalisés dans chacun des pays d'implantation par les Groupes Multinationaux réalisant plus de 750 M€ de CA.

La charge provisionnée au titre de 2024 s'élève à 0,4M€ comptabilisée sur la ligne « impôt sur le résultat ».

La première déclaration et le premier paiement au titre de 2024 sont attendus au 30 juin 2026.

4.3.25 Informations liées au changement climatique

Les travaux d'évaluation des actifs et passifs ont pris en compte les informations disponibles à date concernant les actions engagées en lien avec le changement climatique. Compte tenu de l'activité de SNCF SA, ces actions entraînent ainsi des investissements spécifiques et/ou des surcoûts qui ont été intégrés dans les tests de valeur des actifs, essentiellement immobiliers.

5. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES ET CORPORELLES

En millions d'euros	31/12/2023	Augmentations	Diminutions	Sortie de périmètre	31/12/2024
Concessions, Brevets, Logiciels	471	27	-42	-103	352
Autres immobilisations incorporelles en cours	23	24	-27	0	20
Immobilisations incorporelles brutes	493	51	-69	-103	372
Terrains	107	0	0	0	107
Aménagement de terrains	26	2	0	0	28
Constructions et agencements	301	7	-1	-1	306
Installations techniques, matériels et outillages industriels	176	5	-4	-6	172
Autres immobilisations corporelles	267	15	-17	-25	240
Immobilisations corporelles en cours	26	51	-31	0	46
Immobilisations corporelles brutes	904	81	-54	-32	899
Immobilisations corporelles et incorporelles brutes	1 397	132	-123	-135	1 271
Amortissements et dépréciations des immobilisations incorporelles	-396	-29	41	89	-294
Amortissement des aménagements des terrains	-9	-1	0	0	-10
Amortissement des constructions et agencements	-213	-7	1	1	-219
Amortissement des installations techniques, matériels et outillages industriels	-151	-9	4	5	-152
Amortissement des autres immobilisations corporelles	-185	-19	16	16	-171
Dépréciation des constructions	-1	-1	1	0	0
Amortissements et dépréciations des immobilisations corporelles	-560	-37	23	22	-552
Amortissements immobilisations corporelles et incorporelles	-956	-66	64	111	-847
Total des immobilisations corporelles & incorporelles nettes	442	66	-59	-24	425

Les acquisitions de l'exercice 2024 pour +132 M€ sont constituées par :

des augmentations d'immobilisations incorporelles pour +51 M€ dont :

- +27 M€ de concessions, brevets et logiciels qui concernent principalement des mises en services de logiciels ;
- +24 M€ d'immobilisations incorporelles en cours sur des dépenses d'investissement informatiques.

des augmentations d'immobilisations corporelles pour +81 M€ dont :

- +51 M€ d'immobilisations corporelles en cours, principalement sur la direction des Systèmes d'Information pour 14 M€ et la direction de l'immobilier pour 15 M€ ;
- +30 M€ d'autres immobilisations corporelles.

Les diminutions de l'exercice 2024 pour -123 M€ sont constituées par :

des diminutions d'immobilisations incorporelles pour -69 M€ dont :

- -42 M€ de cessions/mises au rebut de concessions, notamment brevets et logiciels ;

- -27 M€ de mises en service d'immobilisations incorporelles en cours.

des diminutions d'immobilisations corporelles pour -54 M€ dont :

- -23 M€ de cessions d'immobilisations corporelles dont 17 M€ concernent la catégorie Autres Immobilisations Corporelles ;
- -31 M€ de mises en service d'immobilisations corporelles en cours.

Les sorties de périmètre d'immobilisations pour -135 M€ correspondent aux immobilisations transmis au GIE SNCF Optim services en date du 01/01/2024 dans le cadre du traité d'apport en natures signé en décembre 2023; dont :

- -103 M€ d'immobilisations incorporelles constituées principalement de logiciels
- -32 M€ d'immobilisations corporelles.

6. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros	31/12/2023	Augmentation de l'exercice	Diminution de l'exercice	Autres Flux	31/12/2024
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique	-0	-	-	-	-0
Titres de participations	18 605	390	-255	-0	18 740
<i>Dont part titres non libérés (a)</i>	281	-	-	-	281
<i>Dont part titres libérés (b)</i>	18 324	390	-255	-0	18 459
Créances rattachées à des participations (c)	13 423	2 584	-1 853	24	14 177
Prêts et créances	262	76	-29	-1	308
Dépôts versés (d)	385	451	-414	2	424
Intérêts courus non échus sur prêts et créances	3	0	-	-	3
Intérêts courus non échus sur instruments dérivés	198	-56	-	-	142
Immobilisations financières en valeurs brutes	32 875	3 445	-2 551	25	33 794

(a) Il s'agit uniquement de la part non libérée des titres Eurofima.

(b) La variation des titres de participations correspond aux acquisitions et cessions ci-dessous :

- souscription à l'augmentation de capital de SNCF Participations pour 370 M€ par compensation de créances dans le cadre l'apport scission de Fret et la cession de créances des titres Technis et Hexafret à Rail4Logistics puis à SNCF Participations,
- scission partielle de Fret SNCF en contre partie des titres Hexafret de 141 M€ et Technis de 11 M€ et cession le même jour de ces titres à Rail4Logistics,
- cession des titres de SYSTRA pour 102 M€,
- acquisition de titres de SNCF Optim'services en date du 01/01/2024 pour 19 M€.

Les principales entités détenues en 2024 par SNCF SA sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Participations, ICF habitat, SYSTRA, Fret SNCF et SNCF Optim'services.

(c) Le solde est essentiellement constitué de :

- créances et intérêts courus liées aux filiales concernant les prêts intragroupes pour 13 954 M€,
 - créances liées aux prêts relatifs à la Participation de l'Employeur à l'Effort de Construction réalisés auprès d'organismes collecteurs du groupe pour 122 M€.
- La variation de 754 M€ s'explique par la différence entre les prêts accordés et les remboursements intervenus au cours de l'exercice 2024.

(d) Le solde de 424 M€ en 2024 concerne essentiellement des dépôts sur des contrats de collatéraux et les contrats de location financement débloqués par anticipation en 2009 avec une compagnie d'assurance.

6.1 DEPRECIATIONS DES IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

Conformément aux dispositions réglementaires, SNCF SA apprécie à chaque date de clôture, s'il existe un quelconque indice qu'un actif peut avoir subi une perte de valeur ou avoir connu une reprise de valeur.

Sur l'exercice 2024, l'ensemble des analyses ont été menées, elles ont conduit à constater une reprise totale de la provision de dépréciation des titres de SYSTRA.

Concernant plus particulièrement les titres de FRET SNCF, il est rappelé qu'en conséquence des opérations menées dans le cadre de la discontinuité et décrites au paragraphe ci-dessus « Événements marquants », SNCF SA ne détient plus directement, au 31 décembre 2024, que des titres de la structure de défaillance. La valeur comptable de ces titres est une quote-part de la valeur comptable des titres de FRET SNCF dans sa composition historique, le complément ayant été affecté aux titres Hexafret et Technis, étant précisé que la somme de ces valeurs comptables restait identique à la valeur comptable initiale des titres de FRET SNCF historique. La valeur des titres de FRET SNCF devenue structure de défaillance a

été maintenue à sa quote-part de valeur historique sans aucune dépréciation. Pour rappel, les titres Hexafret et Technis ont été cédés au 31/12/2024.

Nous rappelons que les comptes consolidés du sous-groupe SNCF Réseau arrêtés au 31 décembre 2024, dont les capitaux propres s'élèvent à 18,7 milliards d'euros, intègrent des actifs corporels, incorporels et les droits d'utilisation relatifs à l'UGT Infrastructure du groupe SNCF et des impôts différés actifs pour des valeurs nettes comptables de respectivement 36,4 et 2,8 milliards d'euros. Les prévisions de résultat et projections de trésorerie utilisées par la direction de SNCF Réseau pour apprécier ces valeurs nettes comptables reposent par nature sur des estimations et hypothèses sujettes à de multiples aléas et incertitudes relatifs notamment au processus de validation de l'indexation des péages du domaine conventionné par l'ART, au niveau des investissements nécessaires à la régénération du réseau et des concours publics liés ou au niveau de performance attendu du réseau régénéré.

En millions d'euros	31/12/2023	Augmentation de l'exercice	Diminution de l'exercice	Autres Flux	31/12/2024
Immobilisations financières en valeurs brutes	32 875	3 445	-2 551	25	33 794
Dépréciation	-9	-0	6	-	-4
Immobilisations financières en valeurs nettes	32 866	3 445	-2 545	25	33 790

7. CRÉANCES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Clients et comptes rattachés (a)	508	439
Créances sur Etat et collectivités publiques (b)	416	275
Dérivés actifs (c)	145	148
Autres créances d'exploitation	841	637
Avances et acomptes versés	22	19
Créances / cessions d'immobilisations	24	26
Comptes courants d'exploitation - Actif (d)	748	526
Autres (e)	47	66
Créances d'exploitation brutes	1 910	1 499
Dépréciation	-1	-1
Créances d'exploitation nettes	1 909	1 499

- (a) Ce poste comprend les créances clients pour 508 M€.
La variation de ce poste (69 M€) s'explique par la hausse des créances clients (+76 M€), la baisse des créances sur factures à établir de (-37M€) et de la hausse des traitements de régularisations de paiement (+30 M€).
- (b) Ce poste comprend principalement les créances vis-à-vis de l'État dont les crédits de TVA liés à la centralisation de TVA groupe (+255 M€), le Crédit Impôt Recherche (+60 M€), la Réduction Impôts Mécénat (+12 M€) et la Taxe sur la Valeur Ajoutée (TVA) déductible (+78 M €).
La variation (+142 M€) provient essentiellement de la centralisation de TVA groupe.
- (c) Ce poste intègre les instruments dérivés de change évalués à leur valeur de marché nets des écarts de conversion (+145 M€).
- (d) Ce poste ainsi que sa variation correspondent au compte courant cash pool.
- (e) Ce poste correspond principalement aux opérations de régularisation pour les prestations mandat « au nom et pour le compte » des sociétés du groupe réalisées par la direction de l'immobilier (+28 M€), les créances sur les salaires (+14 M€) et les créances sur les impôts locaux (+5 M€).

Les créances clients se détaillent de la façon suivante (en valeur brute) :

Les échues concernent principalement les factures intragroupes pour 86%.

En millions d'euros	Valeur brute	Non échus	Echus dépréciés	Echus non dépréciés	
				à moins d'un an	à plus d'un an
Créances clients et comptes rattachés	437	354	-	106	8

8. TRÉSORERIE

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Valeurs mobilières de placement	4 058	5 315
Disponibilités	1 083	1 589
Total	5 141	6 904

Les Valeurs Mobilières de Placement à moins de 3 mois s'élèvent à 4 058 M€ à fin 2024. Ce montant se décompose de la manière suivante :

- 2 281 M€ d'achat et vente de SICAV,
- 1 808 M€ de dépôts à terme.

9. COMPTES DE RÉGULARISATION ACTIF

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Charges constatées d'avance	100	98
Charges à répartir sur plusieurs exercices dont :	85	64
Frais d'émission des emprunts	21	28
Autre charge différée sur opération financière	64	36
Total	186	162

Le solde est principalement constitué :

– des charges constatées d'avance concernant des loyers et charges d'entretien (61 M€),

– des charges constatées d'avance sur prestations informatiques sur maintenances et services en ligne de logiciels (39 M€),

– des charges à répartir sur plusieurs exercices concernant les étalements de frais sur émissions obligataires, étalements de soultes (21 M€),

– d'autres charges différées (64 M€) qui correspondent au débouclage de swaps (35 M€), aux amortissements de frais et primes sur swaps (20 M€) et au stockage de change (9 M€).

– 348 M€ d'écart de conversion sur les produits couvertures, swaps,

– 152 M€ au titre de la provision pour perte de change sur la part des titres non libérés Eurofima,

– 149 M€ d'écart de conversion sur les emprunts,

– 26 M€ d'écart de revalorisation de la dette d'inflation,

– 2 M€ d'écart de conversion sur les prêts moyen long termes.

Les écarts de conversion passif (-497 M€) comprennent (- 336 M€) d'écart de conversion liés aux billets de trésorerie et emprunts en devise et prêts moyen long termes et (- 161 M€) liés aux produits de couvertures/swaps.

10. ECARTS DE CONVERSION

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Ecarts de conversion actif	677	687
Ecarts de conversion passif	-497	-508
Total	180	178

Les écarts de conversion actifs (677 M€) se décomposent de la manière suivante :

11. CAPITAUX PROPRES

En millions d'euros	31/12/2023	Affectation du résultat 2023	Résultat 2024	Mouvements sur subventions	31/12/2024
Capital	1 000	-	-	-	1 000
Ecarts de réévaluation	70	-	-	-	70
Réserves	10 045	-	-	-	10 045
Prime d'émission	4 050	-	-	-	4 050
Report à nouveau	1 366	-595	-	-	771
Résultat de l'exercice	-595	595	2 292	-	2 292
Situation nette	15 936	-	2 292	-	18 229
Subventions d'investissement	2	-	-	-0	2
Capitaux propres	15 939	-	2 292	-0	18 231

Depuis le 1er janvier 2020, pour faire suite à sa transformation en société anonyme, le capital social de SNCF SA est de 1 milliard d'euros. Il est divisé en 10 000 000 actions de 100 euros chacune. Conformément aux dispositions de l'article L. 2101-1 du code des transports, la totalité du capital de la Société est détenue par l'État.

Le résultat de l'exercice 2024 est un bénéfice de 2 292 M€.

12. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

En millions d'euros	31/12/2023	Dotations	Reprises	Autres variations	31/12/2024
Engagements envers le personnel (a)	191	40	-19	-37	176
Risques environnementaux (b)	81	4	-7	-	78
Risques fiscaux et sociaux (c)	8	1	-2	-	8
Litiges contractuels (d)	56	2	-49	-	10
Risques de change et de taux (e)	170	26	-9	-	187
Autres provisions pour risques et charges (f)	15	15	-14	-	15
Total	521	88	-99	-37	473

- (a) Cette rubrique comprend les engagements envers le personnel au titre des facilités de circulation (54 M€), des rentes accidents du travail (32 M€), du Compte Épargne Temps (33 M€), de la Cessation Anticipée d'Activité (27 M€), de l'Action Sociale (9 M€), du régime différentiel des Cadres Supérieurs (7 M€), de l'indemnité fin contrat de travail (7 M€), de l'allocation chômage (3 M€) et de la médaille d'honneur du travail (4 M€). Les autres variations concernent le transfert des provisions pour avantage de personnel (37 M€) dans le cadre du traité d'apport lié à la création du GIE SNCF Optim'services. Les hypothèses actuarielles utilisées pour leurs évaluations ainsi que les données comparatives sont détaillées ci-après :

	31/12/2024	31/12/2023
Taux d'actualisation	3,49%	3,40%
Taux d'inflation	2,00%	2,10%
Taux de revalorisation des prestations		
Prévoyance	2,40%	2,40%
Action sociale	2,00%	2,10%
Rentes Accidents du travail	2,00%	2,10%
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	3,50%	3,50%
IDR et médailles du travail	3,50%	3,50%
Table de mortalité		
Prévoyance et action sociale	CPRH 2070 / CPRF	CPRH 2070 / CPRF
Rente AT actifs et retraités	CPR AT 2070 / CPRF	CPR AT 2070 / CPRF
Rente AT veuves	CPRF 2070 / CPRF	CPRF 2070 / CPRF
Cessation progressive d'activité et CET fin d'activité	CPR80%H / 20%F / CPRF	CPR80%H / 20%F / CPRF
IDR et médailles du travail	CPR80%H / 20%F / CPRF	CPR80%H / 20%F / CPRF
Taux d'adhésion au régime CPA - SA SNCF		7,71%
Taux d'adhésion au régime CAA - avec Pénibilité	40%(CP) / 30% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime CAA - sans Pénibilité	15%(CP) / 12% (CDI)	
Taux d'adhésion au régime TPFC	5,00%	

- (b) Cette rubrique concerne essentiellement les risques humains liés à l'amiante.
- (c) Cette rubrique concerne les provisions pour risques sociaux et fiscaux identifiées par l'Entreprise.
- (d) Cette rubrique concerne essentiellement les risques sur des litiges avec des tiers.
- (e) Ce poste concerne la provision sur écarts de change des titres EUROFIMA non libérés (152 M€) et la provision pour pertes de changes sur opérations financières (35 M€).
- (f) Ce poste comprend les provisions sur contrats (15 M€).

13. EMPRUNTS ET DETTES FINANCIERES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Passifs financiers hors Eurofima et assimilés :	17 756	17 798
Emprunts obligataires long terme	17 477	17 515
Emprunts auprès des établissements de crédit	279	283
Dettes Eurofima et assimilés	118	118
Dettes financières Long Terme hors Intérêts courus non échus (ICNE) *	17 874	17 915
Intérêts courus non échus Long Terme : **	259	300
ICNE sur emprunts (Hors Eurofima)	259	300
ICNE sur Eurofima et assimilés	0	0
Dettes financières Long Terme	18 132	18 215
Autres emprunts *	9	9
Frais d'émissions		
ICNE sur dérivés Long Terme (Hors CDP)	0	0
Dérivés Long Terme	218	232
Passifs financiers Long Terme	18 359	18 456
Créance vis-à-vis de SNCF Réseau *	-7 620	-6 301
Intérêts courus non échus sur créance SNCF Réseau **	-78	-41
Créance vis-à-vis de Caisse de la Dette Publique (CDP)*	0	0
Intérêts courus sur créance non échus CDP **	0	0
Intérêts courus non échus sur dérivés part CDP		
Autres immobilisations financières nettes :	-6 509	-7 112
Créances groupe *	-6 395	-6 989
Intérêts courus sur créances groupe **	-88	-95
Autres prêts *	-26	-29
Intérêts courus sur autres prêts **		
Dépôt Lease Hold et QTE *		
Autres immobilisations financières		
Actifs financiers Long Terme	-14 207	-13 454
Endettement Financier Net Long Terme	4 152	5 002
Dettes de trésorerie	721	809
Dépôts opérations fi. (contrats de collatéralisation)	-424	-384
ICNE sur dérivés Court Terme	-8	-22
Dérivés Court Terme	-15	0
Comptes courants filiales	972	3 645
VMP et disponibilités	-5 141	-6 904
Autres créances et dettes de trésorerie		
Endettement Financier Net Court Terme	-3 894	-2 857
Endettement Financier Net	258	2 146

* Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus 2024 : 3 952 M€

** Intérêts Courus Non Échus sur dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, après prise en compte des instruments financiers dérivés 2024 : 316 M€

Le tableau de l'endettement financier net ne prend pas en compte les primes sur obligations supérieures à un an. Ces primes s'élevaient à 107 M€ en 2024 contre 89 M€ en 2023.

En complément, 6 emprunts obligataires sont arrivés à échéance en 2024 pour un montant total de 1 650 M€.

En 2024, SNCF SA a émis des emprunts obligataires en Euros et en Francs Suisses pour respectivement un total de 1 410 M€ et 150 MCHF.

Par ailleurs, la SNCF SA a octroyé des prêts à sa filiale SNCF RESEAU pour un montant de 1 320 M€, ainsi qu'à sa filiale Geodis SA pour un montant de 720 M€.

En 2024, les créances liées à des participations ont diminué de -594 M€. Cela s'explique notamment par des émissions pour +1 145 M€ avec SNCF Gares & Connexions, GEODIS SA et GEODIS International et des remboursements de - 1 730 M€ avec SNCF Gares & Connexions, GEODIS SA et SNCF Voyageurs.

Les valeurs mobilières de placement et disponibilités ont varié pour -1 763 M€. Cette diminution est liée à la stratégie de financement des besoins de l'année par des émissions obligataires et par l'utilisation d'une partie de la trésorerie accumulée par SNCF SA.

13.1 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES Y COMPRIS EUROFIMA ET ASSIMILÉS

– Structure par échéance des dettes financières à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés.

En millions d'€	31/12/2024	31/12/2023
Échéances à moins d'un an	1 160	1 657
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	4 201	3 683
Échéances à plus de 5 ans	12 513	12 575
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	17 676	17 683
Intérêts Courus Non Echus (B)*	259	300
Dettes financières long terme (A)+(B)	17 935	17 983

*À partir de 2016, les Intérêts Courus Non Échus (ICNE) présentés sont avant la prise en compte des instruments financiers dérivés.

– Structure par devises et par taux des dettes financières brutes long terme, y compris Eurofima et assimilés, hors intérêts courus, avant prise en compte des instruments de couverture de taux, et après prise en compte des couvertures de change.

En millions d'€	31/12/2024	31/12/2023
Euros	17 837	18 112
Franç Suisse	-	-
Livre Sterling	-	-
Dollar Américain	37	35
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	17 676	17 915
dont par taux		
Taux fixe	17 121	17 007
Taux variable	752	908
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232

– Green bonds

Au 31 décembre 2024, le montant total des émissions de type green bond en vie s'élève à 3,7 Md€ en contrevaletur euro.

Ces emprunts ne comprennent pas de clauses de type « KPI linked bonds », appliquant ex-post des bonus/malus en fonction de l'atteinte / échec des cibles environnementales. Ils respectent des critères financiers et normatifs établis ex-ante et documentés dans un Framework disponible sur le site web de SNCF SA et étayé par une ou plusieurs méthodologie(s) carbone ad-hoc.

La nature « Green » des émissions est confirmée par :

- une SPO (Second Partie Opinion) annuelle établie par une agence de notation extra-financière dans le cadre d'une mission de SOP (Second Opinion Provider),
- une mission spécifique d'audit financier ayant pour objet de confirmer le fléchage des flux financiers vers des actifs éligibles (notion de « Use of Proceeds ») et du respect des critères de gestion issues du Framework.

13.2 STRUCTURE DES DETTES FINANCIÈRES NETTES DE LA CRÉANCE SUR SNCF RÉSEAU, DE LA CRÉANCE SUR LA CAISSE DE LA DETTE PUBLIQUE (CDP) ET DES PRÊTS LONG TERME AUX FILIALES

– Structure par échéances des dettes financières nettes à long et moyen terme, y compris Eurofima et assimilés, avant prise en compte des instruments financiers dérivés :

En millions d'€	31/12/2024	31/12/2023
Échéances à moins d'un an	459	-212
Échéances à plus d'un an et moins de 5 ans	63	925
Échéances à plus de 5 ans	3 627	4 236
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232
Dettes financières long terme hors intérêts courus (A)	3 952	4 717
Intérêts Courus Non Echus (B)	316	279
Dettes financières long terme (A)+(B)	4 268	4 996

– Structure par devises et par taux des dettes financières nettes long terme, y compris Eurofima et assimilés après prise en compte des instruments financiers dérivés hors intérêts courus.

En millions d'€	31/12/2024	31/12/2023
Euros	4 156	5 036
Livre Sterling	-	-
Dollar Américain	-6	-80
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	3 952	4 724
Après prise en compte des instruments financiers dérivés		
Taux fixe	4 825	4 413
Taux variable	-676	536
Neutralisation effets contrats d'échange	-197	-232
Dettes financières long terme hors intérêts courus non échus	3 952	4 717

13.3 INSTRUMENTS FINANCIERS DE CHANGE

13.3.1 Swaps de devises

Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts et créances correspondants.

Les montants nominaux des swaps de devises au 31 décembre 2024 sont détaillés ci-dessous :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franç Suisse	725	770
Dollar américain	350	337
Dollar australien	475	283
Dollar canadien		
Dollar de Singapour	40	28
Dollar de Hong Kong	494	61
Couronne Suédoise	500	44
Livre Sterling	900	1 085
Yen	41 000	251
Total		2 859

13.3.2 Achats et ventes à terme de devises

– Achats à terme :

En millions	Engagements reçus (en devises)	Engagements donnés (en M€)
Franç suisse	105	113
Dollar américain	180	165
Yuan chinois	227	29
Livre sterling	130	154
Total		461

– Ventes à terme :

En millions	Engagements donnés (en devises)	Engagements recus (en M€)
Franç suisse	22	23
Total		23

13.3.3 Options sur devises

Il n'y a aucune option sur devises au 31 décembre 2024.

13.4 INSTRUMENTS FINANCIERS DE TAUX

Dans le cadre de la gestion du risque du taux d'intérêt de sa dette financière, l'Entreprise intervient sur le marché des swaps de taux.

Les encours de ces swaps, représentés par leur encours notionnel (les nominaux des swaps de taux sont présentés par nature de sous-jacents) sont les suivants :

En millions d'€	Dette nette Long Terme
Swaps receveurs de Taux Fixe	3 044
Swaps payeurs de Taux Fixe	2 634
Swaps d'index	
Vente de swaptions	-

13.5 INSTRUMENTS FINANCIERS SUR MATIÈRES PREMIÈRES

Pour les besoins de filiales, SNCF SA met en place des couvertures (swap) sur des matières premières (notamment gasoil). Pour éviter tout impact financier,

SNCF SA contractualise en miroir le même swap avec la filiale.

13.6 GESTION DU RISQUE DE CONTREPARTIE

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

13.6.1 Placements financiers

Les placements financiers sont diversifiés. Ils sont constitués essentiellement de dépôts à terme et OPCVM monétaires.

Il existe une procédure d'agrément des contreparties ainsi que des limites en volume et durée de placement pour chacune d'elle.

13.6.2 Instruments financiers dérivés

Les transactions sur les produits dérivés ont pour objet de gérer le risque de taux de change naissant de l'activité financière. Elles sont limitées aux marchés organisés et à des opérations de gré à gré avec des contreparties faisant l'objet d'un agrément et de la signature d'une convention cadre. Avec certaines d'entre elles, un contrat cadre de remise en garantie est également mis en place afin de limiter le risque de contrepartie.

13.7 VALEURS DE MARCHÉ DES INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Les modalités de valorisation des instruments financiers dérivés au 31 décembre 2024 diffèrent selon la nature des instruments concernés.

La juste valeur des swaps de taux et de devises présentant un caractère standard a été calculée en procédant à l'actualisation branche par branche de l'ensemble des flux futurs, sur la base des courbes zéro coupon au 31 décembre 2024 en utilisant le modèle de valorisation d'un progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Les autres opérations de swaps de taux et de devises ont été valorisées en obtenant une cotation au 31 décembre 2024 auprès des établissements financiers contreparties de l'Entreprise.

La juste valeur des options de change de gré à gré est déterminée le cas échéant en utilisant le modèle de valorisation du progiciel de marché utilisé par l'Entreprise.

Tous les paramètres de marché nécessaires à cette valorisation ont été obtenus auprès de contributeurs externes à l'Entreprise.

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui auraient été payés (-) ou reçus (+), hors courus, pour résilier ces engagements.

Les valeurs de marchés ainsi estimées au 31 décembre 2024 (hors intérêts courus) sont présentées dans le tableau ci-dessous.

En millions d'€	Valeur de marché estimée (hors intérêts courus)
Gestion du risque de change	
Swaps de devises	-136
Options de devises	
Change terme	-
Gestion du risque de taux	
Swaps de taux	-68
Options Taux	
Gestion du risque matières premières	-
Total	-204

14. DETTES D'EXPLOITATION ET AUTRES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Dettes fiscales et sociales	243	268
Dettes vis-à-vis du personnel et des organismes sociaux	124	138
Taxe sur le chiffre d'affaires	115	126
Etat et collectivités publiques (a)	4	4
Autres dettes d'exploitation	1 659	1 680
Avances et acomptes reçus	52	40
Dettes fournisseurs et comptes rattachés (b)	433	493
Dettes fournisseurs hors CAP	39	83
Dettes fournisseurs d'exploitation CAP	392	405
Dont dettes fournisseurs d'immobilisations	2	5
Autres dettes	1 174	1 147
Part titres de participation non libérés (dettes) (c)	433	433
Opérations de location - vente (d)	117	117
Comptes courants d'exploitation passif (e)	243	187
Dérivés passifs (f)	348	381
Autres dettes d'exploitation (g)	33	28
Total	1 903	1 949

(a) Dont 4 M€ de prélèvement à la source de l'impôt sur le revenu des salariés.

(b) Dont 392 M€ de charges à payer d'exploitation, 39 M€ de factures d'exploitation reçues en attente de paiement et 2 M€ de factures d'investissement reçues en attente de paiement.

(c) Part des titres Eurofima restant à libérer dont montant historique non libéré des titres pour 281 M€ et une provision pour pertes de change pour 152 M€.

(d) Dette Eurofima concernant des opérations de leases.

(e) Dont 3 M€ d'engagement de dons à la fondation SNCF, 33 M€ de compte courant de produit d'intégration fiscale passif, 185 M€ de compte courant de centralisation de TVA mis en place en 2023.

(f) Ecarts de conversion sur instruments dérivés de change

(g) Autres dettes d'exploitation, essentiellement composé des soldes de débiteurs et créditeurs divers d'exploitations pour 28 M€.

Les factures reçues non réglées au 31 décembre 2024, dont le terme est échu et qui sont inscrites en dettes fournisseurs et comptes rattachés se détaillent de façon suivante :

En millions d'euros	Total Dettes	dont échéance à moins d'un an	dont échéance entre un et cinq ans	dont échéance à plus de cinq ans	impayées échues non dépréciées
Dettes d'immobilisations et d'exploitation					
Montant total des factures concernées TTC	-40	-40	0	0	0

N.B : cette ventilation concerne les factures reçues (soit hors charges à payer) comptabilisées en dettes fournisseurs et comptes rattachés.

15. COMPTES DE RÉGULARISATION PASSIF

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produits constatés d'avance	234	237
Total	234	237

Cette rubrique concerne des produits constatés d'avance pour les étalements des soultes, des frais d'émissions et des amortissements de swaps (169 M€), les produits constatés d'avance pour les loyers (55 M€) et les redevances logiciels (9 M€).

La variation s'explique principalement par la hausse des produits constatés d'avance sur les étalements des soultes, frais d'émissions et les amortissements de swaps (+5 M€).

16. CHIFFRE D'AFFAIRES

Le chiffre d'affaires de l'entreprise s'analyse de la façon suivante :

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Travaux, entretien, maintenance	5	2
Produits du patrimoine	487	603
Produits des mises à disposition de personnel	94	205
Redevances	202	202
Prestations informatiques et télécom	572	498
Autres produits (a)	793	821
Total	2 153	2 330

(a) En 2024, il s'agit notamment de prestations liées à la sûreté (273 M€), l'environnement de travail (220 M€), les autres centres de services partagés (202 M€) et les autres produits de gestion et de valorisation immobilière (97 M€).

La variation du chiffre d'affaires entre les deux années vient principalement:

- de la baisse des prestations de mise à disposition du personnel pour (- 111 M€) liée au transfert des activités de la Protection Sociale et de Optim'services au GIE pour (- 160 M€) et le repositionnement de certains produits liés aux frais annexes de personnel qui étaient comptabilisés en « Autres produits » sur 2023 pour un impact de (+ 46 M€),
- de la baisse des produits du patrimoine pour (- 116 M€) liée principalement à la baisse du prix de l'électricité sur 2024.

Le chiffre d'affaires de SNCF SA est réalisé principalement en France autour des activités suivantes :

- Redevance Groupe ;
- Activité Immobilière : constituée de loyers, charges locatives et maintenance propriétaire, fluides associés et honoraires de gestion ;
- Prestations des Centres de Services Partagés notamment dans les domaines suivants :
 - Systèmes d'Information : gestion des infrastructures informatiques de l'ensemble du groupe et services associés, gestion des Systèmes d'Information des fonctions support ;
 - Sûreté : sûreté des personnes et des biens ;
 - Ressources Humaines : accompagnement de la mobilité et de la reconversion, accompagnement des salariés en situation de handicap, formation, agence logement ;
 - Achats : mise en œuvre du processus achat, animation de la relation fournisseurs et accompagnement stratégique des clients sur des projets majeurs ;
 - Innovation et Recherche, Audits de sécurité, et Fiscalité locale.

17. ACHATS ET CHARGES EXTERNES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Achats de matières et fournitures (a)	-53	-55
Utilisation moyens de transports et de traction (b)	-12	-19
Travaux, entretien et maintenance (c)	-110	-102
Charges de patrimoine (d)	-881	-977
Autres charges (e)	-2 168	-1 437
Total	-3 223	-2 590

- (a) Les achats de matières et fournitures correspondent notamment aux achats de fluide (- 25 M€), de matériel bureautique et informatique (- 6 M€), de matériel de télécommunication (- 7 M€), des vêtements de sécurité (- 3 M€).
- (b) Cette rubrique concerne les voyages et déplacements, comme le transport du déménagement collectif de bureaux pour (- 4 M€) et les autres transports (- 8 M€).
- (c) Cette rubrique concerne principalement l'entretien des installations informatiques pour (- 82 M€) et le nettoyage des locaux pour (- 19 M€).
- (d) Il s'agit principalement des charges relatives aux contrats de prise à bail externes du Groupe. La variation principale porte sur la diminution des charges d'énergie en raison de la baisse du prix de l'électricité (+ 147 M€). Les augmentations

concernent, les charges d'entretien du patrimoine (- 41 M€).

- (e) Les autres charges concernent principalement la comptabilisation de la contribution de SNCF SA au fonds de concours de l'État (- 1710 M€), les prestations informatiques (- 295 M€), la rétrocession d'achats pour le compte d'autres entités du groupe (+ 256 M€), les prestations d'études et de recherches (- 109 M€), les prestations de services divers (- 87 M€), les charges d'assurances (- 59 M€) et les prestations de télécommunications (- 46 M€).

L'augmentation de (- 633 M€) des achats et charges externes est due principalement à l'augmentation du versement au fonds de concours de l'État qui évolue de (- 725 M€) et le transfert des activités Optim'services et Protection sociale au GIE pour un impact de (+ 96 M€).

18. AUTRES PRODUITS D'EXPLOITATION

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Subventions d'exploitation	8	9
Autres produits / transferts de charges (a)	46	93
Total	54	103

- (a) Cette rubrique enregistre essentiellement les refacturations de péages Eurotunnel facturés à SNCF Voyageurs (40 M€).

La variation est principalement liée au repositionnement en « Chiffre d'affaires » des prestations de mise à disposition du personnel qui étaient comptabilisées en « Autres produits » sur 2023 pour un impact de (+46 M€) (voir note sur le Chiffre d'affaires).

19. IMPÔTS, TAXES ET VERSEMENTS ASSIMILÉS

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Cotisation foncière des entreprises et Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises	-6	-8
Taxe sur les salaires	-3	-8
Taxe foncière	-1	-2
Versement de transport	-12	-12
Autres impôts et taxes (a)	-24	-26
Total	-45	-55

- (a) Le poste « Autres impôts et taxes » comprend principalement les contributions sociales et de solidarités, AGEFIF/AGEFOS, la taxe sur les apprentis, l'effort à la construction, des fonds nationaux d'aide au logement et Forfait Social.

20. CHARGES DE PERSONNELS ET EFFECTIFS

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Salaires et traitements	-463	-523
Cotisations retraites	-118	-131
Autres charges sociales	-107	-120
Charges liées aux congés, repos et départs anticipés	-4	-7
Sous total	-690	-780
Mise à disposition de personnel	-9	-19
Total des charges de personnel	-699	-800
Effectifs moyens payés		
Cadre	3 632	4 194
Maîtrise	1 974	2 861
Exécution	2 204	2 512
Total des effectifs moyens payés*	7 810	9 567
Effectifs disponibles moyens	7 102	8 593

*Le total des effectifs moyens payés publiés en 2023 de 10 654 est erroné

Les charges de personnels sont en diminution sur l'exercice 2024 de 101 M€. Cette diminution est principalement liée au transfert des effectifs vers SNCF Optim services à compter du 01/01/2024.

La rémunération des membres des organes de direction se décompose comme suit :

En millions d'euros	31/12/2024
Membres des organes de direction	
Rémunérations allouées	1
Total	1

21. DOTATIONS NETTES AUX AMORTISSEMENTS, AUX DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS ET AUTRES CHARGES

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Reprises aux amortissements d'exploitation	0	0
Immobilisations incorporelles	0	0
Immobilisations corporelles	0	0
Reprises aux dépréciations et provisions d'exploitation	92	41
Dépréciations des immobilisations	0	0
Dépréciations sur actif circulant	1	0
Provisions pour risques et charges	91	40
Total reprises de dépréciations et provisions d'exploitation	92	41
Dotations aux amortissements d'exploitation	-60	-68
Immobilisations incorporelles	-27	-31
Immobilisations corporelles	-33	-38
Dotations aux dépréciations et provisions d'exploitation	-56	-59
Dotations des immobilisations	0	0
Dotations sur actif circulant	-1	-0
Dotations pour risques et charges	-55	-59
Total dotations aux amortissements et dépréciations et provisions d'exploitation	-116	-128
Autres charges de gestion	0	-0
Total	-24	-87

À fin décembre 2024, l'activité de SNCF SA s'explique ainsi :

– reprise de dépréciations et provisions d'exploitation pour + 92 M€, il s'agit principalement de la reprise des provisions d'exploitation utilisées pour + 47 M€ ainsi que + 45 M€ sur les reprises de provisions d'exploitation non utilisées ;

– dotations aux amortissements d'exploitation pour -60 M€. Il s'agit des amortissements calculés sur les actifs immobilisés détenus par SNCF SA, dont - 27 M€ d'immobilisations incorporelles sur des logiciels et - 33 M€ d'immobilisations corporelles ;

– dotations pour dépréciations et provisions pour risques et charges pour - 56 M€, correspondant principalement aux provisions sur contrats pour - 14 M€, aux provisions sur les avantages au personnel pour - 35 M€, les provisions pour litige pour - 2 M€.

22. RÉSULTAT FINANCIER

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Coût endettement financier net (a)	98	-47
Dividendes (b)	3 425	195
Coût financier des avantages au personnel (c)	-5	-18
Autres (d)	-10	35
Total	3 508	165

(a) Ce poste s'explique principalement par les intérêts sur emprunts et dettes financières, les amortissements des produits de couvertures et les d'intérêts sur prêts accordés aux filiales du groupe SNCF.

(b) Les dividendes proviennent des filiales et participations notamment SNCF Voyageurs (2 757 M€) dont 2 532 M€ de distribution de prime d'émission, SNCF Participations (650 M€), SYSTRA (9 M€). La variation s'explique principalement par le versement de dividende et de la distribution de prime d'émission de SNCF Voyageurs.

(c) La diminution de ce poste résulte principalement des gains liés à la mise à jour des coûts actuariels.

(d) Cette rubrique correspond principalement au solde des dotations et reprises financières de provisions. La variation annuelle s'explique essentiellement par une reprise de dépréciation des titres.

23. RÉSULTAT EXCEPTIONNEL

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Plus ou moins-values nettes de cessions d'actifs	273	10
Titre de participation	263	-0
Actifs corporels	9	10
Amortissements et provisions	-5	-2
Dépréciation d'immobilisations	1	2
Perte de Valeur	-1	-1
Autres amortissements & provisions	-5	-2
Autres	-12	-3
Total	255	5

Le résultat exceptionnel 2024 (255 M€) s'explique principalement par la cession de titres de participations ayant généré des plus-values concernant les entités Hexafret (+203 M€), Systra (+45 M€), et Technis (+15 M€).

24. IMPÔTS SUR LES RÉSULTATS ET SITUATION FISCALE

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Produit d'intégration fiscale (a)	266	282
Autres (b)	1	6
Total	266	288

(a) Le Groupe a opté pour une convention d'intégration fiscale de neutralité, chaque entité du groupe d'intégration fiscale paye son IS, comme si elle était imposée séparément. En conséquence, le produit

d'intégration fiscale de +266 M€ correspond principalement à la part d'impôts sur les sociétés versées par les filiales en lien avec leur résultat. Le résultat du groupe d'intégration fiscale français, dont SNCF SA est tête d'intégration, est fiscalement déficitaire au titre de l'exercice 2024 à hauteur de (- 1 142 M€). La société mère est seule redevable de l'IS dû par le groupe fiscal, mais aucun impôt sur le résultat n'est dû au titre de l'exercice 2024, SNCF SA n'a donc pas comptabilisé de charge d'IS. Le montant du déficit reportable au niveau du Groupe est de 16,2 Mds€ à l'issue de l'exercice 2024.

- (b) Il s'agit des crédits d'impôt de SNCF SA générés et comptabilisés sur l'exercice 2024 (Crédit Impôt Recherche 5 M€ et Crédit d'Impôt Famille 0,1 M€) et l'extourne du Crédit d'Impôt Compétitivité Emploi 2018 de -5 M€.

25. ENGAGEMENTS HORS BILAN

SNCF SA applique la recommandation n°2010-14 du 6 décembre 2010 de l'Autorité des Marchés Financiers qui préconise :

- De prendre en compte la totalité des engagements hors bilan existants dès lors qu'ils sont jugés significatifs ou qu'ils présentent un risque majeur sur la situation financière de l'entreprise ;
- De regrouper l'ensemble des engagements hors bilan dans une note synthétique selon une approche et une présentation thématique en 3 parties :
 - Les EHB liés au financement de la société,
 - Les EHB liés aux activités opérationnelles de la société,
 - Les EHB liés au périmètre du groupe consolidé.

25.1 ENGAGEMENTS REÇUS

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	31/12/2023
Engagements liés au financement (reçus)	25.1.1	6 884	467	4 789	1 628	6 883
Instruments financiers de change		3 204	102	1 473	1 628	3 090
Autres instruments financiers de change		410	364	46	-	247
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		30	-	30	-	30
Avals et cautions vis-à-vis des entités liées		-	-	-	-	-
Hypothèques, nantissements & sûretés réelles		-	-	-	-	17
Lignes de crédit bancaire non utilisées		3 241	-	3 241	-	3 500
Engagements liés aux activités opérationnelles (reçus)	25.1.2	1 414	245	532	637	1 062
Autres engagements d'achats d'exploitation		761	52	217	493	619
Garanties financières reçues de tiers		19	19	0	-	18
Location simple immobilier		633	175	315	144	417
Promesses de ventes - biens immobiliers		-	-	-	-	9
Engagements liés au périmètre consolidé (reçus)		-	-	-	-	-
Total des engagements (reçus)		8 298	712	5 321	2 265	7 945

25.1.1 Engagements reçus liés au financement

Les engagements reçus liés au financement s'élèvent à 6 884 M€ à fin décembre 2024 et se composent essentiellement de :

– Instruments financiers de change long terme (3 204 M€). La variation de +114 M€ est due notamment aux nouveaux contrats Swaps CHF sur 2024 ;

– Instruments financiers de change court terme (410 M€). La variation de +162 M€ est due notamment à de nouveaux contrats en GBP, USD, CNY (+245 M€) ;

– Lignes de crédit bancaire non utilisées (3 241 M€). La direction de la trésorerie a décidé de réduire les lignes de crédit.

25.1.2 Engagements reçus liés aux activités opérationnelles

Les engagements liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 1 414 M€ à fin décembre 2024 et se composent principalement de :

– Autres engagements d'achat d'exploitation reçus de SNCF Voyageurs (761 M€), liés aux engagements reçus de SNCF Voyageurs au titre du contrat avec Eurotunnel pour l'exploitation du tunnel sous la Manche ;

– Location simple immobilier (633 M€).

25.2 ENGAGEMENTS DONNÉS

En millions d'euros	Notes	31/12/2024	< 1 an	1 à 5 ans	> 5 ans	31/12/2023
Engagements liés au financement (donnés)	25.2.1	4 804	1 272	1 855	1 677	4 766
Instruments financiers de change		3 417	104	1 714	1 599	3 264
Autres instruments financiers de change		417	371	46	-	284
Avals et cautions vis-à-vis de tiers externes		3	3	-	-	5
Avals et cautions vis-à-vis du personnel		212	39	95	78	237
Convention de trésorerie		755	755	-	-	976
Engagements liés aux activités opérationnelles (donnés)	25.2.2	2 536	328	659	1 549	2 047
Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation		1 742	61	253	1 428	1 511
Garanties opérationnelles (de soumission - de bonne exécution)		28	17	10	1	30
Engagement d'achats d'autres immobilisations		11	11	-	-	10
Engagements fermes d'achats de matières premières (électricité, gazole)		8	4	4	-	6
Plan Prévisionnel d'investissement restant à exécuter sur autres immobilisations		3	3	-	-	4
Crédit bail mobilier		1	0	0	-	1
Location simple mobilier		3	1	2	0	2
Location simple matériel de transport		4	1	3	-	4
Location simple immobilier		738	230	387	120	471
Promesses de ventes - biens immobiliers		-	-	-	-	9
Autres engagements (donnés)	25.2.3	24	1	2	22	22
Autres engagements donnés		24	1	2	22	22
Engagements donnés - dont l'entrée en vigueur est postérieure à la clôture	25.2.4	52	1	24	27	61
Contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture		52	1	24	27	61
Total des engagements (donnés)		7 415	1 602	2 539	3 274	6 896

25.2.1 Engagements donnés liés au financement

Les engagements donnés liés au financement s'élèvent à 4 804 M€ à fin décembre 2024 et se composent essentiellement de :

- Instruments financiers de change long terme (3 417 M€). La variation de 153 M€ est principalement liée à des nouveaux contrats SWAP en CHF (157 M€) ;
- Instruments financiers de change court terme (417 M€). La variation de +133 M€ est due notamment à des nouveaux contrats en CNY (56 M€) et USD (89 M€) ;
- Avals et cautions vis-à-vis du personnel (212 M€). La variation de -25 M€ est due à l'évolution du dispositif.

25.2.2 Engagements donnés liés aux activités opérationnelles

Les engagements donnés liés aux activités opérationnelles s'élèvent à 2 536 M€ à fin décembre 2024 et se composent essentiellement de :

- Autres engagements découlant des contrats d'achats d'exploitation (1 742 M€). Il s'agit de l'engagement pris au titre du contrat avec Eurotunnel pour l'exploitation du tunnel sous la Manche ;
- Garanties opérationnelles (28 M€) ;
- Engagements d'achats d'autres immobilisations (11 M€) ;
- Location simple immobilier (738 M€) ;

25.2.3 Autres engagements donnés

Les autres engagements donnés s'élèvent à 24 M€ à fin décembre 2024 et se composent des produits nets de cessions d'actifs au profit des Comités Sociaux et Économiques et du Comité Central du Groupe Public Ferroviaire (CCGPF).

25.2.4 Engagements donnés dont l'entrée en vigueur est postérieure à la clôture

Les engagements donnés dont l'entrée en vigueur est post-clôture s'élèvent à 52 M€ à fin décembre 2024 et se composent des contrats de location signés dont la date de mise à disposition du bien est postérieure à la clôture.

26. LITIGES

SNCF SA est impliquée dans plusieurs procédures juridiques et contentieuses en cours. Les charges qui pourraient en résulter font l'objet de provisions quand elles sont probables et qu'elles peuvent être raisonnablement soit quantifiées, soit estimées.

26.1 DÉRAILLEMENT D'UN TRAIN D'ESSAIS À ECKWERSHEIM

Le 14 novembre 2015, une rame d'essais a déraillé sur la ligne nouvelle à grande vitesse Est Européenne Paris – Strasbourg, faisant 11 morts et 42 blessés.

SNCF SA, ses filiales Systra et SNCF Réseau ainsi que trois employés ont été renvoyés le 4 mars 2024 devant le tribunal correctionnel de Paris pour "blessures et

homicides involontaires par maladresse, imprudence, négligence ou manquement à une obligation de sécurité". A l'issue de neuf semaines de procès, SNCF SA, a été condamnée au titre de la continuité juridique de SNCF Mobilités à payer 0,4 M€ d'amende pénale. SNCF SA a décidé de ne pas faire appel de cette décision.

Depuis l'accident, les entités impliquées – dont SNCF SA, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs ont souhaité mettre en place un dispositif d'indemnisation permettant à l'ensemble des victimes de cet accident collectif, quel que soit le régime dont elles relèvent (accident du travail ou droit commun), d'obtenir une indemnisation amiable, rapide et intégrale, indépendamment de toute responsabilité encourue.

Ce dispositif a été confié à SNCF SA, chargée de mettre en œuvre « pour le compte de qui il appartiendra » et les premières indemnisations ont été versées.

26.2 MORY CONTRE SNCF SA (LIQUIDATEUR SERNAM)

Une procédure a été engagée en mai 2013 par Mory SA, Mory Team (en liquidation judiciaire, représentées par leurs liquidateurs) et Superga Invest (actionnaire des

précédentes) contre SNCF Mobilités (aux droits de laquelle est venue SNCF), Calberson, Geodis, Financière Sernam et Sernam Services (ces deux dernières en liquidation, représentées par leurs liquidateurs).

Une provision de 25,5 M€ a été comptabilisée au 31/12/2021.

L'arrêt de la cour d'appel de Paris du 18 septembre 2024 confirme le rejet en première instance de la demande de Mory SA. Le délai pour la confirmation du pourvoi en cassation a expiré le 31 décembre 2024. SNCF SA n'a pas été notifié de la formation d'un pourvoi en cassation. La provision a été intégralement reprise en décembre 2024.

26.3 LITIGE EDF

EDF a adressé une réclamation à SNCF SA au titre du contrat de fourniture d'électricité de plusieurs sites du Groupe. La réclamation d'un montant de 21,4 M€ a été intégralement provisionnée au 31/12/2023. En date du 25/07/2024, un protocole d'accord a été signé entre EDF et le Groupe SNCF pour un dédommagement au bénéfice d'EDF de 10,7 M€. Au 31/12/2024, la provision pour litige est reprise en totalité et une charge à payer de 10,7 M€ a été comptabilisée.

27. FILIALES ET PARTICIPATIONS

Les informations ci-dessous sont données à titre provisoire (chiffre d'affaires, bénéfice/perte et capitaux propres) en fonction des informations remontées au service consolidation. Nous sommes dans l'attente de l'arrêté définitif des comptes de ces sociétés.

En millions d'euros		Capital Social	Capitaux propres avant répartition des résultats	%	Valeur comptable des titres détenus		Prêts et créances consenties par SNCF et non encore remboursés	Chiffre d'affaires	Bénéfice net (+) ou perte (-) du dernier exercice écoulé	Dividendes encaissés
N°SIREN	Sociétés				Brute	Nette				
I. Titres consolidés										
412 280 737	SNCF RESEAU	1 718	16 361	100%	8 192	8 192	7 621	7 935	103	
519 037 584	SNCF VOYAGEURS	158	5 479	100%	6 980	6 980	1 890	20 300	765	2 757
572 150 977	SNCF PARTICIPATIONS	422	3 597	100%	2 362	2 362	0	1	64	650
552 001 406	ICF	542	708	100%	658	658	0	1	9	
387 949 530	SYSTRA SA	33	234	20%	87	87	0	1 250	4	9
518 697 685	FRET SNCF	58	78	100%	110	110	0	740	52	
Ste suisse	EUROFIMA	479	1 619	23%	24	24	0	0	33	3
421 263 716	SNCF CONSEIL	1	4	100%	15	15	0	19	3	3
415 238 179	SNCF INTERNATIONAL	3	8	100%	6	6	0	1	4	3
519 037 089	SNCF DEVELOPPEMENT	5	3	100%	5	3	0	0	0	
528 937 949	AIREFSOL	0	2	33%	0	0	0	0	0	0
954 076 824	SNCF OPTIM'SERVICES	20	21	95%	19	19	0	324	1	0
519 037 451	574 INVEST	0	1	100%	0	0	12	0	0	0
II. Titres non consolidés										
Set marocaine	INSTITUT DE FORMATION FERROVIAIRE	0		50%	0	0				
582 059 796	SEMPARISEINE	NC		0%	0	0				
382 149 987	TELEFACT	NC		0%	0	0				
572 154 128	LA MAISON DES MINES	NC		2%	0	0				
Association	STE CF SOUS MARIN	NC		50%	0	0				
592 056 972	MAISON POLYTECHNIQUE			2%	0	0				
383 110 509	SIFA			0%	0	0				
954 502 357	SEPEL			0%	0	0				
850 619 248	SNCF D1	0		100%	0	0		0	0	
850 356 742	SNCF D2	0		100%	0	0		0	0	
850 732 454	SNCF D3	0		100%	0	0		0	0	
850 685 397	SNCF D4	0		100%	0	0		0	0	
850 619 362	SNCF D5	0		100%	0	0		0	0	
TOTAL GENERAL					18 459	18 456	9 524	30 571	1 037	3 425

28. PARTIES LIÉES

On entend par « Parties liées » :

– Personne physique, ou membre de sa famille proche, qui exerce un contrôle ou une influence notable sur l'entité qui présente ses comptes, soit directement en tant que dirigeant de l'entité concernée ou dirigeant de sa société mère,

– Entité qui appartient au même groupe que l'entité qui présente ses comptes. Sont exclues du champ par la réglementation, les transactions entre une mère et une filiale détenue à 100%, de même qu'entre 2 sœurs détenues à 100% par une même société mère,

– Entité qui est un régime d'avantages postérieurs à l'emploi au bénéfice des salariés de l'entité présentant ses comptes.

SNCF SA, en tant que société anonyme dont le capital est intégralement détenu par l'État français (via l'Agence des Participations de l'État), est liée avec la totalité des entreprises et entités contrôlées par l'État français.

Considérant que l'objectif est d'alerter le lecteur des états financiers sur les conditions des transactions non courantes conclues entre SNCF SA et des tiers avec qui elle entretient des liens privilégiés, l'Entreprise a exclu de l'information donnée sur les parties liées l'ensemble des transactions conclues à des conditions de marché.

Il est précisé que sont considérées comme conclues à des conditions normales toutes conventions ou transactions passées par l'Entreprise avec l'État ou une de ses émanations et notamment ses établissements publics, les collectivités territoriales ainsi que leurs établissements, dès lors que ces conventions ou transactions concourent à la réalisation des missions de SNCF et s'inscrivent soit dans un régime juridique déterminé (par une loi, une ordonnance ou un décret), soit dans un cadre budgétaire ou une Loi de finances de l'État.

L'Entreprise n'a pas identifié de transactions avec des parties liées non conclues à des conditions normales de marché, exceptée les conventions de mécénat avec la Fondation SNCF, les associations Rails & Histoire, Solidarité SIDA et les subventions.

28.1 FONDATION SNCF

Le programme d'actions pluriannuel validé en 2021 dans les nouveaux statuts de la Fondation SNCF engage SNCF SA à reverser 13 M€ sur le quinquennat 2021-2025.

L'intégralité de cet engagement a été comptabilisée au résultat de l'exercice 2021 (13 M€) en contrepartie des autres dettes. Les versements diminuent le passif chaque année.

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Bilan		
Autres dettes	3	5
Total passif	3	5

Compte de Résultat

Autres charges externe	0	0
Total résultat	0	0

En 2024, il a été procédé au versement de l'engagement annuel de 3 M€, ainsi l'engagement restant à verser à fin 2024 s'élève à 3 M€.

28.2 ASSOCIATION RAILS & HISTOIRE

L'association Rails et Histoire a pour objet d'étudier et de faire connaître l'histoire des chemins de fer et des transports ferroviaires sous tous leurs aspects. En 2021, un avenant à la convention de mécénat 2020-2025 a eu pour objet d'ajuster le montant du soutien financier de SNCF SA à l'association afin d'adapter le mécénat à la situation économique liée à la crise sanitaire. En complément en 2024, afin de soutenir le colloque « HAENEL sur la régionalisation des transports ferroviaires, SNCF SA a décidé de renouveler son soutien à l'association par la signature d'une convention complémentaire de mécénat d'un montant de 5 k€. Dans ce cadre, en 2024, SNCF SA a fait plusieurs versements pour un total de 0,2 M€ à l'association Rails et Histoire.

28.3 ASSOCIATION SOLIDARITE SIDA

L'association « Solidarité a pour objet d'être un acteur de prévention dans la lutte contre le SIDA, organisateur d'événements et partenaire d'associations communautaires à travers le monde.

SNCF SA a signé en 2024, des conventions pour le règlement :

-26 K€ pour le parrainage au Festival Solidays 2024 et l'achat de billets au gala « Solidarité SIDA »,

-12 K€ pour la participation à la Table Solidarité Sida 2024.

28.4 SUBVENTIONS

En millions d'euros	31/12/2024	31/12/2023
Bilan		
Autres créances	3	0
Total actif	3	0
Subv. d'invest. brutes - installations fixes	-4	-4
Subv. d'invest. inscrites au CR - installations fixes	2	2
Dettes sociales	0	1
Autres dettes	2	1
Total passif	0	0

Compte de résultat

Autres charges externes	0	0
Charges sociales	1	2
Subvention d'exploitation	5	6
Subv. invest. virées au CR - installations fixes	0	0
Total résultat	6	8

Le solde correspond principalement à :

– des subventions d'exploitations publiques, de la part d'entités étatiques pour +3 M€ au bilan,

– des subventions données par SNCF SA aux CSE et CCGPF pour +1 M€ au résultat,

– des subventions publiques et privées données à SNCF SA dans le cadre de projets de recherche pour +5 M€ au résultat.

29. GARANTIES EUROFIMA

EUROFIMA est une société de droit suisse de financement de matériel ferroviaire. EUROFIMA a converti et figé ses comptes en euro en date du 31 décembre 2019.

Au 31 décembre 2024, le capital social d'EUROFIMA n'a pas été intégralement appelé. La quote-part de SNCF SA restant à appeler s'élève à 433 M€, correspondant à :

– la part du capital non libéré pour 281 M€ en valeur historique (conversion à la date historique avec le franc suisse) actualisée de 152 M€ au titre de l'écart de change entre l'euro et le franc suisse. L'écart de change a été figé en date du 31 décembre 2019 en raison de la conversion des comptes Eurofima en euros.

Les écarts de changes font l'objet d'une provision à hauteur de l'intégralité du risque, soit 152 M€.

Par ailleurs, les actionnaires d'EUROFIMA sont solidairement responsables des engagements pris au titre des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à

ces derniers, chacun au prorata de sa participation et au montant maximum de cette participation, dans la limite des modifications des statuts intervenus en 2018 et plus particulièrement les modifications de l'article 26. Cette garantie ne peut être appelée qu'après avoir constaté le défaut de paiement d'un emprunteur et de l'État associé, émetteur de la garantie et dans le cas où la réserve de garantie d'EUROFIMA (689 M€) ne serait pas suffisante pour couvrir la perte résultant d'un défaut de paiement. Pour SNCF SA, le montant maximal de cet engagement s'élève à 448 M€. L'État garantit l'ensemble des obligations de SNCF SA envers EUROFIMA (la part du capital social restant à libérer, la bonne exécution des contrats de financement octroyés par EUROFIMA à SNCF SA). (i.e. dont la notation décernée par les agences de notation est inférieure à BBB-/Baa3) est de 2 M€ au 31 décembre 2024. Ces prêts figurent parmi les actifs non courants dans l'état de situation financière d'EUROFIMA.

07
RAPPORT
DES
COMMISSAIRES
AUX COMPTES
SUR LES COMPTES
ANNUELS SA SNCF

Société Nationale SNCF

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

Ernst & Young Audit

Tour First TSA 14444
92037 Paris-La Défense Cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

**Rapport des commissaires aux comptes
sur les comptes annuels**

(Exercice clos le 31 décembre 2024)

A l'Assemblée générale
Société Nationale SNCF
2, place aux Etoiles
93210 Saint-Denis

Opinion avec réserve

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes annuels de la société Société Nationale SNCF relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2024, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Sous la réserve décrite dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques.

Fondement de l'opinion avec réserve***Motivation de la réserve***

Comme mentionné dans les notes 6.1 et 27 de l'annexe aux comptes annuels, les immobilisations financières présentées au bilan de la société intègrent les titres de SNCF Réseau. La valeur nette comptable de ces titres s'élève à 8,2 milliards d'euros au 31 décembre 2024.

Les comptes consolidés de SNCF Réseau arrêtés au 31 décembre 2024, dont les capitaux propres s'élèvent à 18,7 milliards d'euros, intègrent des actifs corporels, incorporels et droits d'utilisation relatifs à l'UGT Infrastructure et des impôts différés actifs pour des valeurs nettes comptables de 36,4 et 2,8 milliards d'euros respectivement. Des aléas et incertitudes majeurs pèsent sur les prévisions de résultats et les projections de flux de trésorerie retenues pour l'évaluation des droits d'utilisation, actifs corporels et incorporels de l'UGT Infrastructure ainsi que des impôts différés actifs figurant au bilan consolidé de SNCF Réseau au 31 décembre 2024.

En conséquence, le montant des dépréciations afférentes pourrait être sous-évalué, réduisant d'autant la valeur de l'actif net consolidé de SNCF Réseau au 31 décembre 2024 sur laquelle repose la valorisation des titres de participation.

Pour ces raisons, nous ne sommes pas en mesure d'apprécier le caractère probant des éléments retenus par la société pour apprécier la valeur d'inventaire des titres de SNCF Réseau au 31 décembre 2024.

Dans notre rapport du 29 février 2024 sur les comptes annuels de l'exercice clos le 31 décembre 2023, nous avons également formulé une réserve sur l'évaluation des titres de SNCF Réseau qui s'élevaient à 8,2 milliards d'euros en valeur nette.

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1^{er} janvier 2024 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, outre le point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes annuels pris isolément.

Evaluation des titres de participation hors titres de participation de SNCF Réseau

Notes 2, 4.3.6, 6, 22 et 27 de l'annexe aux comptes annuels

Risque identifié

Suite à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire en 2020, la Société Nationale SNCF, en tant qu'entité mère du groupe SNCF, détient des titres de participation dont notamment ceux relatifs aux sociétés SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, FRET SNCF, SNCF Participations et SNCF Optim'services.

Au 31 décembre 2024, les titres de participation hors titres de participation de SNCF Réseau figurent au bilan de la société pour un montant net de 10,3 milliards d'euros.

Ils sont comptabilisés au coût historique d'acquisition. Une dépréciation est comptabilisée si la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur nette comptable.

Comme indiqué dans la note 4.3.6 de l'annexe aux comptes annuels, la valeur d'inventaire est estimée par la Direction en fonction notamment de la quote-part de situation nette détenue ou d'un ensemble de données dont des éléments actuels tels que la valeur réelle des actifs sous-jacents ou des éléments futurs correspondants aux perspectives de rentabilité.

L'estimation de la valeur d'inventaire des titres requiert l'exercice du jugement de la Direction dans son choix des éléments à considérer selon les participations concernées.

Compte tenu du caractère significatif de ces actifs, du degré d'incertitude entourant les hypothèses économiques et financières retenues, ainsi que de la sensibilité élevée de la valeur d'inventaire à ces dernières, l'estimation par la Direction de la valeur d'inventaire des titres de participation constitue un point clé de l'audit.

Notre approche d'audit

Nous avons examiné les hypothèses retenues par la direction pour évaluer les titres de participation notamment en :

- examinant la méthodologie et le processus d'estimation de la valeur d'inventaire, et en appréciant le cas échéant les paramètres d'évaluation retenus (taux d'actualisation et taux de croissance à long terme) avec l'aide de nos spécialistes en évaluation ;
- comparant les données comptables de situation nette des participations détenues avec la valeur des titres de participation lorsque cela est pertinent ;
- appréciant les projections de flux de trésorerie, notamment les taux de croissance de chiffre d'affaires et les taux de marge opérationnelle, eu égard à notre connaissance des secteurs d'activité testés, du contexte stratégique, économique et financier dans lequel les filiales opèrent, et en les rapprochant des performances passées et des données de marché, lorsque celles-ci sont disponibles ;
- effectuant des analyses de sensibilité des hypothèses clés.

Enfin, nous nous sommes assurés que les notes 2,6 et 27 de l'annexe aux comptes annuels fournissent une information appropriée sur les hypothèses retenues pour déterminer la valeur d'inventaire des titres des sociétés détenus par la Société Nationale SNCF, et notamment des titres de FRET SNCF qui s'élèvent à 110 millions d'euros au 31 décembre 2024 dans le contexte de l'ouverture le 18 janvier 2023 d'une enquête approfondie par la Commission européenne, du courrier du 23 mai 2023 du ministère chargé des transports et des mesures de discontinuité mises en œuvre par le Groupe SNCF qui ont notamment donné lieu en 2024 à une scission partielle de l'entité FRET SNCF suivie d'apports de branches autonomes d'activité et d'actifs isolés essentiellement immobiliers en faveur des entités Hexafret et Technis.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires.

Informations données dans le rapport de gestion et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'Actionnaire unique

A l'exception de l'incidence éventuelle du point décrit dans la partie « Fondement de l'opinion avec réserve », nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et dans les autres documents sur la situation financière et les comptes annuels adressés à l'Actionnaire unique.

Nous attestons de la sincérité et de la concordance avec les comptes annuels des informations relatives aux délais de paiement mentionnées à l'article D.441-6 du code de commerce.

Informations relatives au gouvernement d'entreprise

Nous attestons de l'existence, dans la section du rapport de gestion du Conseil d'administration consacrée au gouvernement d'entreprise, des informations requises par les articles L.225-37-4 et L.22-10-10 du code de commerce.

Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L.451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Président Directeur Général.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes annuels destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes annuels qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la Société Nationale SNCF par le Ministre de l'Economie, de l'Industrie et de l'Emploi en date du 21 avril 2008 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit, et par le Ministre de l'Economie, du Redressement Productif et du Numérique en date du 18 avril 2014 pour le cabinet Ernst & Young Audit.

Au 31 décembre 2024, le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit était dans la 17ème année de sa mission sans interruption et le cabinet Ernst & Young Audit dans la 11ème année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes annuels

Il appartient à la direction d'établir des comptes annuels présentant une image fidèle conformément aux règles et principes comptables français ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes annuels ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes annuels, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au Comité d'audit, des comptes et des risques de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes annuels ont été arrêtés par le Conseil d'administration.

Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes annuels

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes annuels. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit.

En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes annuels comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes annuels ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes annuels au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;
- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes annuels et évalue si les comptes annuels reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle.

Rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques

Nous remettons au Comité d'audit, des comptes et des risques un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au Comité d'audit, des comptes et des risques figurent les risques d'anomalies significatives, que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes annuels de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au Comité d'audit, des comptes et des risques la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le Comité d'audit, des comptes et des risques des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 3 mars 2025

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

Ernst & Young Audit

03-03-2025 | 16:09 CET 03-03-2025 | 16:12 CET 03-03-2025 | 16:26 CET 03-03-2025 | 16:15 CET

Jean-Paul Collignon Philippe Vogt

Nicolas Pfeuty Valérie Desclève



SA SNCF

Direction de la Communication

2, place aux Etoiles, 93200 Saint-Denis
France