

EXERCICE 2025

# Plan de vigilance

## Groupe SNCF

# Sommaire

## Précisions

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

### Dans le cadre du présent plan de vigilance :

- L'expression « sociétés ferroviaires » inclut les entités suivantes : SNCF SA (Holding), SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Hexafret et Technis (sociétés de la SA Rail Logistics Europe), ainsi que le GIE SNCF Optim'Services.
- Sauf mention contraire, les développements du plan concernent les sept « sociétés du Groupe » présentées dans le schéma cadre de la page 4 de ce plan.
- Le terme « filiale » désigne les filiales contrôlées de ces sept sociétés.

## 01. Introduction *p. 3*

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

Chaîne de valeur du groupe SNCF

Stratégie RSE du groupe

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

Principes du management des risques liés au devoir de vigilance

Cartographie des risques d'atteintes graves

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

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

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

Évaluation des risques fournisseurs et sous-traitants

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

Dispositif d'alerte Groupe accessible aux salariés et aux tiers  
Organisation de la gestion, de l'allocation et du reporting des alertes

Evolutions des signalements

Etapes clefs du traitement des alertes

Catégories de signalement

## 05. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité *p. 50*

Dispositif de pilotage du devoir de vigilance

Gouvernance et pilotage des risques IA dans le groupe SNCF

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

Dialogue avec les parties prenantes externes

Ancrage du devoir de vigilance dans les activités du groupe

Tableau de bord du plan de vigilance



# 01.

## Introduction

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

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

## Un plan établi sur l'ensemble des sociétés et filiales contrôlées du Groupe

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 cinquième plan de vigilance portant sur l'exercice 2025. Ce plan est établi sur le périmètre de l'ensemble des sociétés du Groupe et de leurs filiales contrôlées, issues de la réforme ferroviaire du 1<sup>er</sup> janvier 2020 (cf. schéma ci-contre).

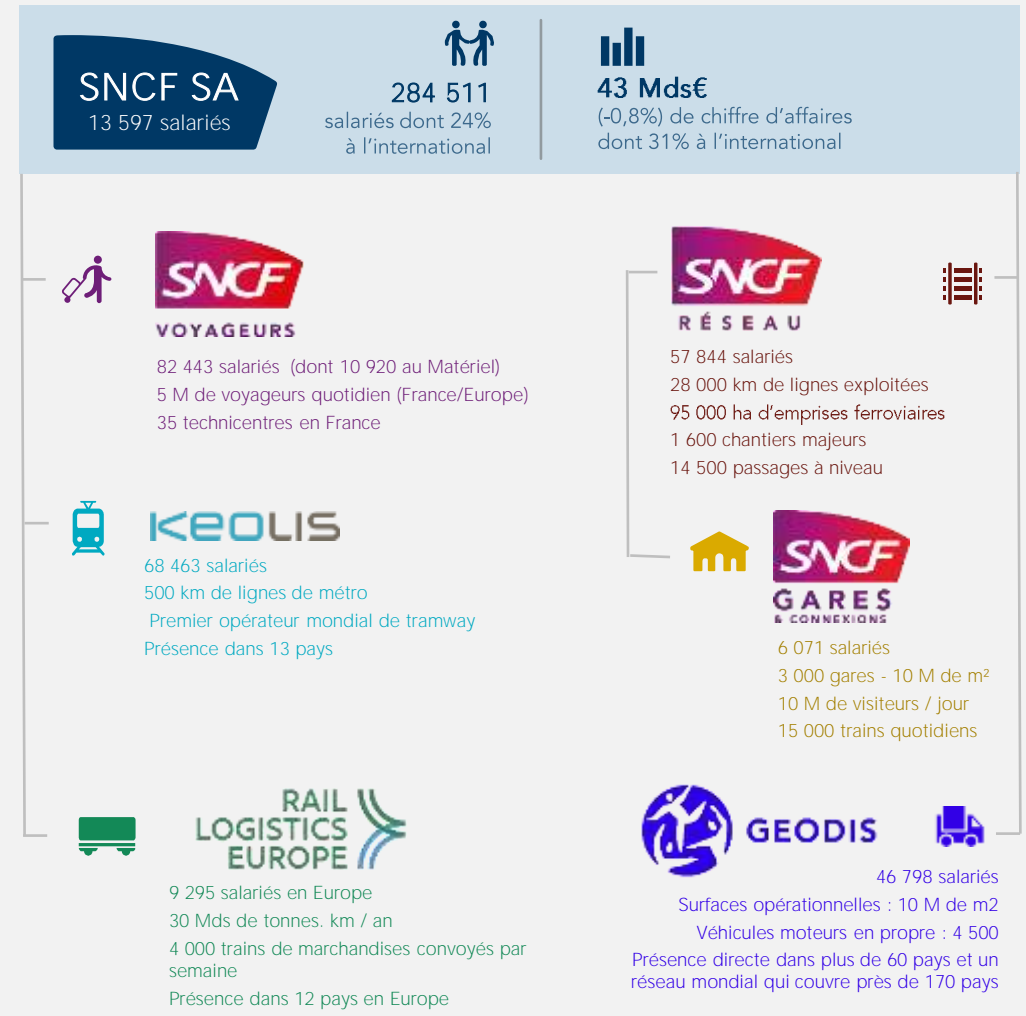
Le plan comporte les mesures de vigilance raisonnable propres à identifier les risques et à prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement, résultant des activités de la société et de celles des sociétés 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 2025, et des perspectives pour 2026.

La structure du groupe SNCF (depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020)



→ 876 filiales contrôlées ←

# Chaîne de valeur du groupe SNCF



En complément : voir le « modèle d'affaires » au chapitre 1 du Rapport Financier et de Durabilité du Groupe SNCF 2025

# 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.

## 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.
- La charte Sécurité annexée aux contrats fournisseurs depuis mai 2025.
- L'accord « en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité ».
- La charte diversité (certification GEEIS\* pour GEODIS et Keolis, et la charte d'engagement LGBT+ « L'Autre Cercle » signée en 2023.
- Le Pacte d'engagement pour une mobilité solidaire et durable formalisé en 2025.

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 ses partenaires.

## Quatre politiques constituent le socle du devoir de vigilance du Groupe

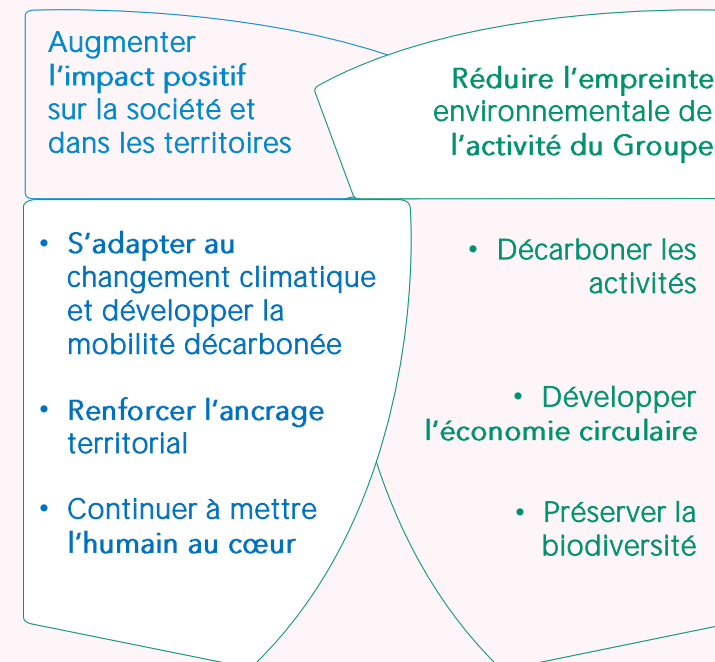
- La politique Droits Humains depuis 2023.
- La politique de sécurité du Groupe déclinée dans le programme managérial et opérationnel « PRISME », commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015.
- La politique environnementale, intégrée à la sécurité globale.
- La politique d'achats responsables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

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

## Une stratégie RSE en phase avec le devoir de vigilance

La stratégie RSE du Groupe s'adosse à une double boussole : réduire l'empreinte environnementale de ses activités et augmenter l'impact positif sur la société et dans les territoires. Pour l'ensemble des sociétés et filiales contrôlées, elle structure la contribution à une mobilité solidaire et durable autour de six axes qui constituent le socle des politiques déployées, notamment au titre du devoir de vigilance.

## Les deux boussoles de la stratégie RSE



## Pacte d'engagement pour une mobilité solidaire et durable

Un Pacte d'engagement pour une mobilité solidaire et durable, formalisé en 2025 par une décision unilatérale de l'employeur, constitue un référentiel interne commun à toutes les sociétés du Groupe. Il réaffirme les objectifs RSE 2020-2030 du Groupe et précise les priorités partagées en matière de durabilité et de gouvernance RSE. Ce Pacte renforce la cohérence des engagements du Groupe et leur lisibilité pour les parties prenantes, en lien direct avec ses obligations de vigilance.



# 02.

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

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

# Principes du management des risques liés au devoir de vigilance

## Analyse des risques les plus critiques

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

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

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

Une fois les risques identifiés et évalués, l'efficacité des dispositifs de prévention et d'atténuation des risques déjà en place est analysée, 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, d'en atténuer les effets et d'en réduire la probabilité d'occurrence.
- Des dispositifs de contrôle intégrés dans les processus, métiers et activités du Groupe, ainsi qu'une campagne annuelle de contrôle interne spécifique au devoir de vigilance, déclinée dans les sociétés du Groupe et dans leurs filiales à risques.

## Méthodologie d'évaluation unifiée

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 impacts des activités de l'entreprise pour les salariés, pour les tiers et l'environnement et les conséquences pour l'entreprise.

L'identification et l'évaluation des risques liés au devoir de vigilance sont ainsi menées dans le même cadre et le même agenda que celui de l'exercice annuel d'actualisation des cartographies des risques majeurs des 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 sociétés du Groupe est en responsabilité sur l'actualisation de ses risques « vigilance », qui sont intégrés à l'outil de management des risques commun à tout le Groupe, administré par la direction de l'Audit interne et des risques Groupe.

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

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

## Contrôle interne des risques liés au devoir de vigilance

Un dispositif d'évaluation spécifique au devoir de vigilance est intégré au plan de contrôle interne du Groupe. Il permet de vérifier chaque année l'effectivité et l'efficacité des dispositifs de maîtrise des risques en place dans les sociétés et filiales, et d'en suivre l'amélioration continue. Son périmètre est progressivement élargi chaque année dans l'objectif de renforcer la connaissance et la maîtrise des risques.

Pour plus de détails : voir chapitre sur « La gestion des risques et les dispositifs de contrôle » du Rapport Financier et de Durabilité du Groupe SNCF 2025

# Cartographie des risques d'atteintes graves

Un panorama des risques marqué par les transformations du Groupe, le climat et l'émergence de l'IA

L'actualisation de la cartographie des risques au titre de l'exercice 2025 ne conduit pas à modifier la hiérarchisation des risques présentée dans le plan de vigilance de l'année précédente. Cette hiérarchisation, fondée sur la gravité intrinsèque et le périmètre d'exposition de chaque risque, a été établie conformément aux principes de management des risques liés au devoir de vigilance, en intégrant également les remontées des organisations syndicales recueillies lors des réunions bilatérales organisées dans le cadre de la mise en œuvre du plan (cf. page 53).

Les travaux menés en 2025 ont permis de renforcer la coordination entre les services du Groupe en charge de la définition et de la mise en œuvre des dispositifs de maîtrise des risques, pour mieux prendre en compte les conséquences de facteurs transverses sur les risques.

La concurrence va s'intensifier dans les années à venir, avec des conséquences sur tous les segments d'activité du Groupe. Celle-ci entraîne des exigences de productivité accrues, des tensions sur les délais et les coûts d'exploitation, qui appellent des transformations profondes des organisations du travail au sein des sociétés du Groupe.

Par ailleurs, les enjeux d'investissement dans le réseau ferroviaire, mis en lumière lors de la conférence Ambition France Transport, vont requérir une forte augmentation du volume de travaux. Dans ce contexte, la maîtrise des risques sur la santé et sécurité au travail, en particulier chez les prestataires, repose sur une rigueur d'exécution encore plus exigeante. Ces risques sont accentués par les enjeux d'adaptation au changement climatique qui touchent toutes les activités du Groupe, et qui sont susceptibles d'affecter, tant les conditions de travail des agents, que les conditions d'acheminement des voyageurs, dans des contextes de fortes chaleurs notamment.

Enfin, l'appropriation de l'Intelligence Artificielle (IA) par les salariés prend de l'ampleur. Mais si ces usages peuvent réduire certains risques techniques, ils déplacent une partie de la maîtrise du risque vers la qualité et la fiabilité des données, la robustesse des modèles, la chaîne de sous-traitance/éditeurs.

Au-delà des aspects techniques, l'adoption rapide de l'IA fait émerger des enjeux prégnants en matière d'éthique, d'organisation du travail, d'emploi et de consommations de ressources et d'énergie. Les risques inhérents à l'IA sont traités en partie 5 de ce plan sur le « suivi des mesures mises en œuvre... ».

Ce panorama donne les clés d'une lecture transverse des risques analysés dans le plan de vigilance.

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

Pour chaque thématique sont présentés :

01

Les politiques du groupe

02

Une synthèse contextualisée des risques et des dispositifs de maîtrise

03

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

# Cartographie des risques d'atteintes graves

→ Les risques sont classés selon une criticité décroissante pour chacune des trois thématiques de la loi sur le devoir de vigilance.

Réf.	Risques d'atteintes graves selon une criticité décroissante	Activités concernées du Groupe
<b>SANTÉ ET SÉCURITÉ DES PERSONNES</b>		
SSP1	Exposition des personnes aux risques climatiques	Transport de voyageurs et de marchandises – Services logistiques Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP2	<b>Accident grave d'exploitation</b>	Transport de voyageurs et de marchandises
SSP3	Accidents de personnes dans les emprises ou dans les transports	Gestion et exploitation des espaces de production et de services, sûreté
SSP4	Accidents du travail et exposition à des substances dangereuses (salariés ou prestataires)	Activités industrielles de maintenance ou de construction
SSP5	Terrorisme ou acte de malveillance avec conséquences graves pour les personnes	Transport de voyageurs et de marchandises – Accueil, commercial, relation client, sûreté
<b>DROITS HUMAINS ET LIBERTÉS FONDAMENTALES</b>		
DH1	Dégradation des conditions de travail	Activités industrielles et tertiaires – Activités de services
DH2	Harcèlement sexuel & atteintes sexistes	Activités industrielles et tertiaires – Transport de voyageurs
DH3	<b>Atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement</b>	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
<b>ENVIRONNEMENT</b>		
ENV1	Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux	Activités industrielles d'exploitation, de maintenance ou de construction Activités de transport et logistique de marchandises
ENV2	Épuisement des ressources naturelles	Activités de maintenance, travaux de BTP, de renouvellement d'infrastructures ou de matériels roulants et véhicules – Activités numériques
ENV3	Non-maîtrise des émissions de gaz à effet de serre	Transport de voyageurs et de marchandises – Activités industrielles de maintenance ou de construction – Activités numériques
ENV4	Atteinte à la biodiversité	Activités industrielles de maintenance ou de construction

02.1



# Santé et sécurité des personnes

Politique sécurité et programme PRISME

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

SSP1 - Exposition des personnes aux risques climatiques

SSP2 - Accident grave d'exploitation

SSP3 - Accidents de personnes dans les emprises ou dans les transports

SSP4 - Accidents du travail et exposition à des substances dangereuses (salariés ou prestataires)

SSP5 - Terrorisme et actes de malveillance



# Une politique sécurité Groupe renouvelée et unifiée

## Politique et doctrine générale de sécurité

En 2025, la sécurité est réaffirmée comme valeur première du Groupe SNCF et comme axe central de son devoir de vigilance vis à vis des salariés, des clients et des partenaires. La Convention sécurité de novembre 2025, ouverte par le nouveau Président directeur général de la société nationale SNCF, Jean Castex, consacre le renouvellement de la politique sécurité du Groupe et l’extension explicite de son périmètre à l’ensemble des sociétés du Groupe, incluant désormais GEODIS et Keolis, aux côtés de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et Rail Logistics Europe. Le P-DG a déclaré publiquement que la sécurité constituait l’une des priorités majeures de son mandat.

Cette politique sécurité renouvelée, signée à l’occasion de la Convention par Jean Castex et les dirigeants des sociétés du Groupe, formalise une approche de “sécurité globale” qui intègre de manière cohérente les différentes dimensions de la sécurité : sécurité d’exploitation ferroviaire, santé et sécurité au travail, sécurité environnementale (prévention des accidents majeurs et des impacts sur l’environnement), sécurité incendie, sûreté (prévention des atteintes aux personnes et des actes de malveillance) et cybersécurité. Elle relie ainsi directement les enjeux de sécurité aux trois piliers du devoir de vigilance : droits humains et libertés fondamentales, santé sécurité des personnes, et protection de l’environnement.

## Une gouvernance renforcée, socle commun de la culture sécurité

L’unification de la politique sécurité du Groupe, renforce la cohérence des exigences et la gouvernance des risques à l’échelle des différentes chaînes de valeur (transport ferroviaire de voyageurs, de fret, logistique multimodale, mobilité urbaine et interurbaine, activités internationales).

La culture sécurité, est réaffirmée en 2025 comme première valeur de l’entreprise et socle commun du Groupe. L’ambition est de faire de chaque salarié (y compris ceux des prestataires) à la fois les bénéficiaires et les acteurs de la sécurité, en favorisant un climat de confiance, une vigilance partagée et une culture “Juste & Équitable”.

La politique de sécurité 2025 explicite davantage les liens entre toutes les sécurités, ainsi que leur contribution à la performance globale et à la confiance des parties prenantes (clients, autorités organisatrices, investisseurs, riverains). Elle renforce la place du management par les risques, apporte de la simplification dans les référentiels et dans les processus. Elle s’appuie sur l’usage d’outils digitaux pour améliorer la réactivité dans l’identification, la prévention et le suivi des risques dans le cadre du devoir de vigilance.

## L’intégration de Rail Logistics Europe, de GEODIS et de Keolis

Rail Logistics Europe (RLE), constituée en société anonyme au 1er janvier 2025 au sein du Groupe à la suite de la procédure dite de « discontinuité du Fret SNCF », est pleinement intégrée dans le périmètre de la nouvelle politique de sécurité du Groupe.

Vis-à-vis de Rail Logistics Europe, pôle fret ferroviaire du Groupe SNCF, de GEODIS, acteur global de la logistique et du transport de marchandises (routier et maritime), et de Keolis, opérateur de mobilités urbaines et régionales (bus, tramway, métro...), la nouvelle politique de sécurité du Groupe vient harmoniser les standards et les attentes, en cohérence avec leurs référentiels propres, garantissant ainsi un niveau d’exigence homogène avec le reste du Groupe et avec les obligations de vigilance vis à vis des sous-traitants. La déclinaison opérationnelle de la politique sécurité dans les contextes différents de toutes les activités du Groupe est ainsi régie par un cadre commun.

## Mémento des exigences sécurité

Pour traduire cette politique vis-à-vis des managers et des équipes, le Groupe a diffusé, à l’occasion de la Convention sécurité de novembre 2025, un “Mémento des exigences sécurité”. Ce document de référence précise les comportements managériaux attendus, les “règles qui sauvent” et les bonnes pratiques essentielles en matière de leadership sécurité. Il s’inscrit dans une approche globale fondée sur la vigilance partagée, le management par les risques et la production en sécurité, tout en encourageant la valorisation des initiatives ainsi que la remontée et le traitement des faits sécurité. Destiné à l’ensemble des entités de production, il constitue un outil de convergence et de simplification des exigences sécurité, s’appuyant sur les différents outils numériques des sociétés du Groupe.

# Nouvelle période **PRISME** 2026/2030

## Renforcer l'ambition et l'effectivité des actions de vigilance

Lancé en 2015, le programme « PRISME » constitue le levier de transformation de la culture et des pratiques de sécurité des sociétés ferroviaires du Groupe. GEODIS et Keolis ont leur programme propre, respectivement « Health & Safety with Heart » et « Impact Safety », plus particulièrement adaptés aux spécificités de leurs activités. Ces programmes structurent l'amélioration continue des systèmes de management de la sécurité à l'échelle du Groupe.

La Convention sécurité de novembre 2025 a marqué l'ouverture d'une nouvelle période de « PRISME » pour 2026-2030. Le bilan de la période précédente, dressé à cette occasion montre des résultats en demi-teinte :

- des progrès significatifs ont été obtenus avec une réduction tendancielle du taux de fréquence (TF) des accidents du travail sur la période, une professionnalisation du management des risques et la diffusion d'outils communs modernisés,
- mais les objectifs de "zéro mort" et de TF à 11 n'ont pas été atteints de manière robuste sur tout le périmètre, et des accidents graves continuent de survenir, notamment dans des contextes de travaux en coactivité avec certains prestataires.

Ces constats conduisent le Groupe à poursuivre et à approfondir la transformation engagée, en tirant des enseignements pour la période 2026-2030

La sécurité globale constitue désormais le cadre de référence pour l'analyse des risques majeurs, notamment ceux relevant du plan de vigilance. Les retours d'expérience indiquent qu'une part significative des accidents graves survient aux interfaces, entre entités internes, entre maîtres d'ouvrage et entreprises de travaux, ou entre donneurs d'ordre et sous-traitants. Dans ce contexte, la prévention des risques liés à la coactivité demeure une priorité, en particulier sur les chantiers et lors des interventions de prestataires.

Les événements impliquant des entreprises extérieures confirment la nécessité de renforcer les dispositifs de sélection, de contractualisation, de suivi et d'accompagnement des fournisseurs, en y intégrant des critères de sécurité exigeants afin de favoriser l'émergence d'une culture de sécurité partagée. Le programme PRISME s'inscrit ainsi en cohérence avec la priorité achats « Sécurité et management des risques », qui structure les exigences de sécurité applicables aux fournisseurs, ainsi qu'avec le programme « Tous Partenaires en Sécurité » déployé auprès des entreprises intervenant pour les sociétés ferroviaires du Groupe (cf. page 19).

Après une phase marquée par la mise en place des démarches et outils communs de PRISME, la nouvelle période renforce les attentes vis à vis des managers. Elle met l'accent sur une présence régulière et structurée sur le terrain, appuyée sur des rituels communs, pour permettre des arbitrages clairs en faveur de la production en sécurité, mieux gérer les

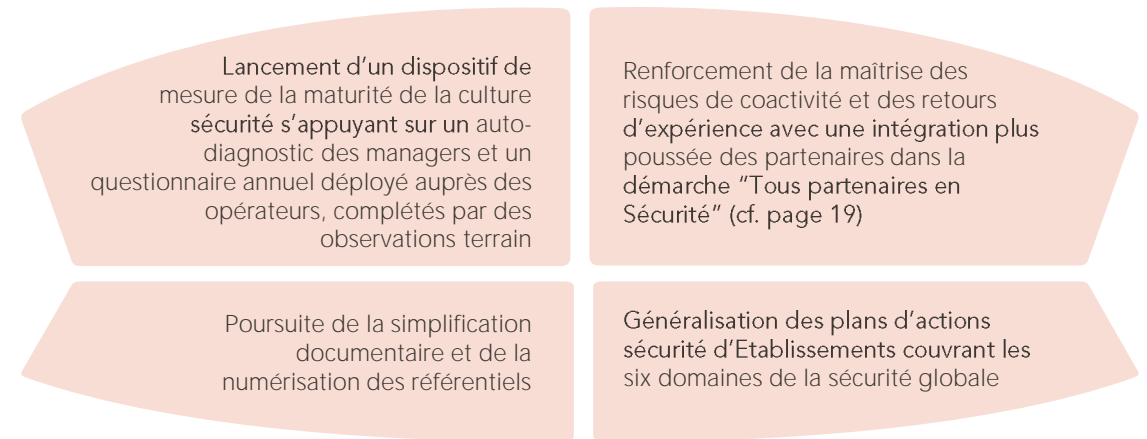
situations où les objectifs de production mettent sous tension la prévention et systématiser le traitement du retour d'expérience. La densité des référentiels conduit enfin à développer des supports plus synthétiques et opérationnels pour en faciliter l'appropriation par les équipes.

L'extension de cette démarche à l'ensemble du Groupe vise à harmoniser le niveau d'exigence tout en respectant les spécificités de chaque entité, qu'elles concernent les risques propres aux activités de transport et de logistique, les expositions physiques, environnementales ou humaines qu'elles impliquent, ou encore les enjeux de sûreté et de protection des voyageurs, des agents en coactivité et des réseaux.

## PRISME 2026-2030 fixe des objectifs renouvelés et renforcés

- « Zéro mort chaque année, y compris pour les salariés des sous-traitants ».
- Passer en dessous de 10 en taux de fréquence des accidents du travail, en visant une réduction de l'ordre de 30 % pour certaines activités, en cohérence avec les trajectoires de transformation du Groupe.
- Définir pour chaque type d'activité, des objectifs spécifiques d'exposition aux risques majeurs, de maîtrise des coactivités et de culture sécurité.

Dès 2026, le Groupe déploiera un ensemble d'actions phares, traduisant sur le terrain les engagements de cette nouvelle période PRISME



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

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

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<p><b>SSP4</b> ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION À DES SUBSTANCES DANGEREUSES (SALARIÉS OU PRESTATAIRES)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accidents de manutention de charges, dans le cadre d'opérations logistiques, de maintenance des infrastructures ou des matériels roulants.</li> <li>Accident lors d'interventions de maintenance sur des équipements industriels.</li> <li>Accidents routiers et ferroviaires liés aux activités commerciales de transporteur, ou à l'utilisation de véhicules de service.</li> <li>Accident sur un chantier de maintenance ou de régénération des infrastructures ferroviaires, ou sur un chantier BTP de rénovation de gare.</li> <li>Exposition accidentelle à des produits dangereux 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non-respect des prescriptions ou procédures de sécurité ou des protocoles d'intervention sur un chantier.</li> <li>Mauvaise coordination des intervenants sur un chantier, notamment en situation de coactivité sur un site SNCF.</li> <li>Organisation du travail inadaptée du fait d'inspections communes préalables (ICP) et de plans de prévention incomplets ou mal appliqués.</li> <li>Conditions d'intervention difficiles (travail de nuit ou météo défavorable...).</li> <li>Dégradation non détectée d'éléments constitutifs d'un bâtiment exploité.</li> <li>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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Blessures graves ou décès, touchant un salarié de la SNCF ou d'un prestataire.</li> <li>Exposition de salariés ou prestataires, occasionnant blessures, incapacités ou décès, ou maladie professionnelle invalidante.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Politique sécurité du Groupe.</li> <li>Système de management intégré Qualité, Hygiène, Sécurité, Environnement (ISO14001, ISO45001, ISO9001). Certification des sites industriels et de maintenance et de certaines activités d'exploitation.</li> <li>Efficiences des analyses et de l'évaluation des risques opérationnels ; renforcement des dispositifs et outils d'évaluation des risques.</li> <li>Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés. Veille managériale (contrôles de niveau 1 et 2).</li> <li>Promotion et ancrage de la culture sécurité, s'appuyant sur le déploiement des standards et routines de sécurité.</li> <li>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.</li> <li>Mesures régulières de l'efficacité des moyens de contrôles et dispositifs de maîtrises mis en place.</li> <li>Formation et information des salariés et des prestataires, suivi médical des salariés, revues de processus, etc.</li> <li>Programme de réduction du patrimoine amianté.</li> <li>Charte Sécurité Groupe ; audits nationaux de sécurité des établissements de production et audits qualité/sécurité des équipements par les directions des Achats.</li> </ul>
<p><b>SSP5</b> TERRORISME OU ACTE DE MALVEILLANCE AVEC CONSÉQUENCES GRAVES POUR LES PERSONNES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Acte terroriste ou acte de malveillance touchant un mode de transport ou un établissement recevant du public exploité par le Groupe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contournement de la sécurisation des accès ou des systèmes d'information (cyber-attaque).</li> <li>Dégradation volontaire, vol de matériaux ou de composants sensibles des installations, entraînant une défaillance technique pouvant affecter l'exploitation et la sécurité des transports opérés par le Groupe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Blessés graves ou décès.</li> <li>Atteintes graves à l'intégrité physique et psychologique des salariés ou des clients.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Engagement de nombreux moyens humains et techniques pour assurer la sécurité des voyageurs sur les territoires desservis par le Groupe.</li> <li>Adaptation en continu aux menaces liées à la cybersécurité.</li> </ul>

# Exposition des personnes aux risques climatiques

Marqué par des épisodes de fortes chaleurs et d'autres événements météorologiques extrêmes affectant l'exploitation ferroviaire et les conditions de travail, le groupe SNCF a poursuivi en 2025 sa démarche d'adaptation au changement climatique. La priorité est de protéger les salariés, y compris les prestataires, ainsi que les clients face à l'intensification des vagues de chaleur et des phénomènes météorologiques intenses. Cette action s'inscrit dans la trajectoire engagée depuis 2023 avec la démarche d'adaptation au changement climatique (ACC), coordonnée au niveau Groupe, et le socle de « sécurité face aux changements climatiques », qui constitue le référentiel commun pour intégrer ces risques dans la prévention des risques professionnels.

## Conformité au cadre national

Le lancement du troisième Plan national d'adaptation au changement climatique (PNACC3) en mars 2025 et le décret du 27 mai 2025 sur la protection des travailleurs contre les risques liés à la chaleur ont conduit le Groupe à aligner ses dispositifs internes sur ce nouveau cadre national. Les principales obligations concernent l'évaluation des risques liés à la chaleur, leur inscription dans le document unique (définition de mesures de prévention, accès à l'eau, organisation du travail) et l'articulation avec les vigilances Météo-France. Les entités du Groupe intègrent désormais ces exigences dans les référentiels de sécurité, les plans de prévention et la démarche ACC, en ciblant les activités les plus exposées. Ces travaux contribuent aux livrables attendus par l'État, en particulier la DGITM\*, et alimentent les feuilles de route ACC des sociétés du Groupe, construites à partir de cadres et de modèles communs définis au niveau Groupe.

## Dispositifs internes adaptés aux enjeux

Les travaux 2025 s'appuient sur les retours d'expérience des épisodes récents de fortes chaleurs, sur des analyses d'exposition et sur une cartographie des situations sensibles. Les documents internes identifient notamment les travaux de maintenance et de chantier en extérieur, la conduite et l'accompagnement des trains, les activités en gares, triages et technicentres, ainsi que les situations de voyageurs immobilisés lors d'épisodes de forte chaleur ou de froid. Ces analyses alimentent la mise à jour des outils de prévention et des plans d'action.

Un corpus de fiches réflexes et de supports opérationnels dédiés au climat est mis à disposition des entités de production. Il couvre les vagues de chaleur, les épisodes de froid et certains phénomènes extrêmes. Il précise les mesures de prévention relatives à l'organisation du travail (équipements, pauses, hydratation...) et à la gestion des situations dégradées (consignes aux voyageurs). Ces supports s'inscrivent dans les dispositifs internes « Fortes chaleurs » et « Temps froid » du Groupe. Ils définissent les seuils de déclenchement, les niveaux d'alerte et les mesures associées et encadrent l'organisation du pilotage national et territorial, en coordination avec la gestion de crise.

Sur le plan opérationnel, des mesures spécifiques protègent les salariés exposés aux fortes chaleurs. Elles combinent adaptation des horaires, aménagement des postes, accès à l'eau, à des zones fraîches ou rafraîchies, et fourniture d'équipements de protection adaptés. Leur déclenchement s'appuie sur des paliers d'alerte intégrés à la veille météorologique. Pour les voyageurs, des

dispositifs d'information et de prise en charge sont activés lors des épisodes de forte chaleur, via différents canaux de communication et, selon les situations, par des distributions d'eau dans certaines gares.

## Gouvernance interne impliquée

La Direction RSE porte, au niveau Groupe, la gouvernance de l'adaptation au changement climatique. Elle pilote le risque climat identifié dans la cartographie des risques et coordonne la démarche ACC. Un comité de pilotage dédié examine les diagnostics de vulnérabilité, les plans d'action et les besoins d'investissement, en lien avec les attentes des autorités publiques. Les feuilles de route et plans d'action des sociétés du Groupe s'inscrivent dans ce cadre, selon une logique de consolidation progressive.

L'ensemble de ces dispositifs intègre désormais les risques climatiques dans la santé-sécurité au travail, la sécurité des circulations et la gestion des risques du Groupe. Les travaux engagés en 2025 visent à mieux identifier les situations à risque, renforcer les mesures de prévention, structurer la gouvernance de l'adaptation et répondre aux nouvelles obligations réglementaires. Ils seront approfondis en 2026, y compris dans les relations avec les prestataires.

**Le Groupe SNCF poursuit la structuration de son adaptation pour protéger durablement salariés, prestataires et voyageurs, en faisant de la maîtrise progressive de ces risques une composante à part entière de son action de long terme.**

# Accident grave d'exploitation

Les activités d'exploitation du Groupe SNCF exposent à des risques d'accidents pouvant entraîner des atteintes graves à la sécurité des personnes et, dans certains cas, des impacts environnementaux majeurs. Ces risques varient selon les métiers. Dans les modes guidés (trains, métros, tramways), ils peuvent prendre la forme d'événements rares mais potentiellement catastrophiques (collisions, heurts, déraillements, accidents de personnes, actes de malveillance, etc.). Dans les activités de transports routiers, de logistique et d'entreposage, les accidents sont plus fréquents, mais leurs effets sont en général plus diffus.

## Cadre européen, EPSF et systèmes de gestion de la sécurité

Conformément au cadre européen (directive (UE) 2016/798 et règlement (UE) 2016/796) et aux exigences de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), le Groupe dispose de systèmes de gestion de la sécurité (SGS) adaptés à chaque activité. Au cours des années récentes, ces systèmes ont été renforcés par un recentrage sur la culture de sécurité et sur les facteurs humains et organisationnels (FOH). L'analyse des événements s'inscrit désormais dans une approche systémique, plus attentive aux conditions réelles de travail. La sécurité est ainsi pensée en articulation avec la performance et les contraintes opérationnelles. Le règlement (UE) 2018/762, qui définit les méthodes communes de sécurité applicables aux SGS, précise en particulier les exigences de maîtrise, de clarté et de traçabilité des communications de sécurité, transposées en droit français et contrôlées par l'EPSF.

## Exploitation ferroviaire : entretiens sécurité, FOH et remises d'ordres

Dans l'exploitation ferroviaire, la démarche s'appuie notamment sur les « entretiens sécurité exploitation » menés dans les Etablissements. Ceux-ci permettent de documenter les dérives et vulnérabilités (erreurs humaines, procédures insuffisantes, oublis d'outillages, incidents liés à la météo, gestion des circulations en situation dégradée...) et d'ouvrir sur des arbitrages concrets entre sécurité et production. Dans le cadre de son système de gestion de la sécurité et en lien avec l'EPSF, la SNCF procède à une révision des situations dans lesquelles des consignes particulières (« remises d'ordres ») sont transmises aux agents. Une analyse de risques en cours, vise à limiter ces consignes aux situations les plus critiques et à en améliorer la clarté, la compréhension et l'application effective par les opérateurs.

## Culture de sécurité, facteurs humains et maturité opérationnelle

Cette dynamique est portée par une montée en puissance des facteurs humains et organisationnels (FOH). Elle s'appuie sur le déploiement de formations dédiées, les visites terrain et le recours à des questionnaires FOH pour objectiver les perceptions. Une Nouvelle Grille Maturité Sécurité est en cours de déploiement pour évaluer le niveau de maturité du management de la sécurité des entités, tandis qu'un dispositif spécifique d'évaluation de la culture sécurité (questionnaires, observations de terrain, etc.) est déployé en parallèle. Ces travaux s'articulent avec les audits conduits par l'EPSF et les échanges avec l'Agence ferroviaire européenne (ERA). Des benchmarks auprès d'organismes de référence comme le Rail Safety and Standards Board (RSSB) au Royaume-Uni, permettent de maintenir le Groupe au meilleur niveau de l'état de l'art européen.

## Mobilités urbaines et régionales

Les filiales de mobilité urbaine et régionale de Keolis, développent des approches convergentes, fondées sur des Safety Management Systems (SMS) contractuels avec les autorités organisatrices, des audits de sécurité renforcés et des dispositifs de remontée non punitive des événements. L'exploitation de données opérationnelles (télématique, systèmes embarqués) permet de détecter précocement les comportements à risque et de cibler les actions de coaching des conducteurs, en complément des formations et campagnes de sensibilisation.

## Logistique et transport routier

Dans la logistique et le transport routier, GEODIS pilote un programme de prévention globale « Health & Safety with Heart » pour réduire son accidentologie (chutes de plain-pied, port de charges lourdes, interactions piétons/chariots). Ce programme s'appuie sur une gouvernance structurée et sur le suivi des taux de fréquence et de gravité. Les accidents et les situations dangereuses sont analysés afin de renforcer les actions de prévention, notamment des risques majeurs. Les mesures mises en œuvre sont techniques (aménagement des infrastructures, équipements de sécurité, maintenance), organisationnelles (gestion des processus, formation, accompagnement, visites de terrain) et comportementales (implication de chacun dans sa propre sécurité et celle des autres).

**En 2025, le Groupe renforce sa vigilance face aux accidents d'exploitation en développant une culture de sécurité commune à ses métiers, en approfondissant les analyses des événements et en renforçant la maîtrise des risques au cœur de ses opérations.**

# Accidents de personnes dans les emprises ou dans les transports

## Un enjeu majeur de sécurité

En 2025, la SNCF a concentré ses efforts sur la prévention des accidents de personnes dans les emprises ferroviaires et dans les transports, afin de mieux protéger les clients et les tiers exposés aux circulations. Dans la continuité des engagements du plan de vigilance, les sociétés SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions et Keolis ont renforcé la maîtrise des risques liés aux circulations, aux passages à niveau (PN), aux traversées de voies par le public (TVP) et aux cheminements en gare.

Sur les emprises, les analyses d'accidentologie 2024-2025 confirment que les collisions hors PN sont principalement dues à des obstacles sur la voie ou ont lieu lors de manœuvres, sans mise en cause des clients ; tandis que les accidents aux PN restent très majoritairement imputables au non-respect de la signalisation routière par les usagers de la route. En 2025, SNCF Réseau a poursuivi la priorisation des PN les plus critiques en s'appuyant sur des diagnostics de criticité et des plans de traitement ciblés. Le renforcement de la signalisation et des dispositifs de protection par des actions de type NUDGE est conduit en lien avec les collectivités et les services de l'État.

## Des actions fortes réduisant le nombre d'accidents

Dans la continuité des actions lancées en 2024, les sociétés ferroviaires ont intensifié la lutte contre les intrusions de tiers dans les emprises ferroviaires, identifiées comme un facteur récurrent de situations à haut risque, notamment pour les jeunes et les riverains. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions ont encore renforcé la protection physique des emprises par le rehaussement et la continuité des clôtures et le barriérage des accès « sauvages ». Des cheminements alternatifs attractifs, passerelles ou passages souterrains ont également été créés lorsque les flux le justifiaient. Ces opérations sont complétées par des campagnes régulières de prévention ciblées en milieu scolaire, des actions locales avec les préfetures et les collectivités, et des communications digitales sur le caractère mortel du risque d'intrusion. Sur plusieurs sites traités (notamment des zones cumulant TVP et intrusions récurrentes), les premiers bilans mettent en évidence l'absence d'accident sur plus d'un an après la mise en œuvre des plans locaux de sécurisation, confirmant la pertinence du couplage entre protections physiques et actions comportementales.

Dans les gares et à bord des trains, la tendance à la baisse des accidents de clients observée depuis 2023 se confirme en 2025, en particulier pour les chutes de plain-pied, les incidents de montée/descente et les comportements inadaptés en zone de quai. La généralisation du nouveau système de retour d'expérience (Rex NG) permet une analyse prédictive et structurée des événements clients, identifiant systématiquement les causes profondes et les tendances récurrentes pour alimenter des plans d'action ciblés en matière de signalétique et d'annonces de sécurité. Ces actions se traduisent dans le renforcement des messages comportementaux, l'adaptation des cheminements et des zones d'attente, ou encore la gestion spécifique des situations de forte affluence. SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs intègrent de manière systématique la sécurité des clients dans les projets de rénovation et d'aménagement de gares en portant une attention particulière à la lisibilité des parcours, l'éclairage, le barriérage et les dispositifs anti-intrusion.

En 2025, les sociétés du Groupe ont réaffirmé la sécurité des clients et des tiers comme priorité absolue, en cohérence avec l'objectif « zéro tué ou blessé grave ». La Convention sécurité de novembre 2025 a mis en avant la convergence des démarches de prévention menées dans les différentes entités, l'usage partagé des outils de retour d'expérience, et la poursuite des programmes d'investissement de sécurisation des emprises, des gares et des traversées.

## TVP : des résultats encourageants qui restent à consolider

Les traversées de voies piétonnes (TVP) restent une source majeure de risque en gare et aux abords des voies. Dans près de 845 gares concernées, dont 500 équipées de pictogrammes lumineux, leur utilisation pour changer de quai expose à un risque de heurt élevé en cas de non-respect des signaux. Le plan TVP mené par SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions a démontré son efficacité, avec plus d'un an sans accident de septembre 2024 à octobre 2025. Toutefois, deux accidents survenus fin 2025 rappellent que ces progrès exigent une vigilance et des efforts constants. Les TVP les plus accidentogènes font l'objet d'un programme pluriannuel de suppression au profit de passerelles ou de souterrains, adossé à un standard de conception pour accélérer leur déploiement. En parallèle, la signalétique visuelle et les annonces sonores ont été renforcées dans près de 900 gares, et des solutions innovantes sont testées avec l'Institut de Recherche Technologique Railenium. L'analyse des accidents, associée à des actions de prévention, demeure essentielle pour atteindre l'objectif de zéro accident d'ici 2030.

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

## Une chaîne de valeur multi-acteurs

Le Groupe SNCF évolue dans un contexte marqué par l'ouverture à la concurrence et par un recours significatif à la sous-traitance pour la maintenance et les travaux sur le réseau ferré. Ces transformations renforcent le rôle de la sécurité comme dénominateur commun pour toutes les activités du Groupe et ses partenaires. Elles se traduisent par un engagement renouvelé en faveur de la protection des salariés SNCF et de ceux des entreprises intervenant sur ses emprises, dans la continuité des orientations du programme PRISME.

## Prévention des accidents chez SNCF et ses partenaires

Le Groupe a profondément renforcé sa démarche de prévention des accidents graves et mortels, en tirant les enseignements des événements survenus dans ses emprises ces dernières années, tant pour ses propres salariés que pour ceux de ses partenaires. Plusieurs facteurs récurrents d'exposition directe à des risques ferroviaires ont été identifiés (heurts par train ou par engin de chantier, électrocution, chutes de hauteur), avec des enjeux liés à :

- La maîtrise de la sous-traitance en cascade.
- L'appropriation insuffisante des règles vitales de sécurité.
- L'efficacité des dispositifs de coactivité sur les chantiers.

## Programme « Tous partenaires en sécurité »

Ces constats ont conduit, fin 2023, à la mise en œuvre du programme groupe « Tous partenaires en sécurité », visant à structurer une culture de sécurité partagée avec l'ensemble des entreprises intervenant sur les emprises SNCF, et à sa déclinaison dans les sociétés du Groupe.

### Le programme repose sur trois leviers :

1. L'intégration renforcée de la sécurité dans les achats et la contractualisation (charte sécurité partenaires, grille d'évaluation sécurité, encadrement de la sous-traitance).
2. La standardisation et la simplification des outils de prévention (plans de prévention centrés sur les risques interférents, outils numériques, supports d'information harmonisés).
3. Des rituels communs SNCF/partenaires sur les chantiers (briefings sécurité au pied de l'opération, instants sécurité, tournées terrain conjointes, droit d'arrêt du travail « Stop & Go »).

SNCF Réseau décline ces orientations dans son programme « Nos vies, notre priorité », mettant l'accent sur la nécessité d'une présence accrue des managers sur le terrain et la généralisation des retours d'expérience sur les événements graves et à fort potentiel.

## GEODIS et Keolis alignées sur ce cadre

GEODIS déploie un système de management de la sécurité certifié sur un nombre croissant de sites, avec des plans d'actions ciblant les risques spécifiques de la logistique

(manutention de charges ou de produits toxiques ou dangereux, circulation d'engins, accidents de la route), avec des exigences de santé/sécurité progressivement étendues à ses partenaires via les contrats et le suivi de l'accidentologie.

Keolis fait de la sécurité des déplacements et de la santé sécurité au travail un pilier de son modèle, en structurant ses actions autour des risques « qui tuent » (accidents routiers, heurts de piétons, chutes). Deux axes sont ainsi privilégiés : la formation continue des conducteurs et le traitement systématique des événements graves et quasi-accidents, incluant ses sous-traitants dans les activités de transport et de maintenance de bus, tramways et métros.

La mise en œuvre cohérente et partagée de ces principes et démarches par toutes les sociétés du Groupe, vise à renforcer la maîtrise des risques graves et mortels sur l'ensemble du périmètre du Groupe et de ses partenaires.

### L'Alliance ferroviaire : une dynamique sectorielle au service de la sécurité

En complément des démarches internes, SNCF Réseau s'est engagée dans « l'Alliance de l'Industrie et de l'Ingénierie des Réseaux Ferroviaires », qui rassemble gestionnaires d'infrastructures, industriels, entreprises de travaux et d'ingénierie. Cette initiative vise à structurer une coopération durable pour améliorer la performance des réseaux ferroviaires, en faisant de la sécurité un axe central, soutenue par les investissements, les compétences, la transition écologique et l'efficacité des projets. L'Alliance cherche notamment à mieux prévenir les accidents graves et mortels sur les chantiers et à diffuser, à l'échelle de la filière, une culture partagée de prévention des risques majeurs.

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

## Maîtrise du risque amiante et autres substances dangereuses

En 2025, le groupe SNCF a été confronté à plusieurs situations d'exposition à l'amiante, conduisant à renforcer repérages, mesures conservatoires et traçabilité des expositions, et à intégrer ces dispositions dans PRISME 2026-2030 et dans la politique de prévention santé et sécurité au travail de 2026.

Concernant l'amiante, plusieurs événements ont marqué l'année. Sur le chantier du nouveau technicentre de Nantes-Blottereau, des déblais en fibrociment amianté (10 000 m<sup>3</sup> de gravats, soit plusieurs centaines de tonnes d'amiante) ont été découverts lors des travaux de terrassement, provoquant l'arrêt des travaux, le confinement des zones et des diagnostics complémentaires. Cet épisode a conduit à renforcer les diagnostics sols (RAAT, DTA) préalables aux grands projets immobiliers.

### Un plan pluriannuel de réduction de l'amiante qui s'inscrit dans la nouvelle période PRISME

L'objectif est de réduire les parcs amiantés par le démantèlement des matériels roulants radiés contenant de l'amiante et le traitement ou la substitution des pièces encore en service. Ces actions s'appuient sur le repérage systématique, la traçabilité des expositions et le suivi médical renforcé des agents dans une démarche continue de maîtrise du risque.

La découverte d'amiante dans des portes-fusibles électriques d'ancienne génération a révélé une problématique importante, avec nécessité de traiter les installations concernées (bâtiments et réseau). Elle a conduit à mettre en place des modes opératoires en cas de manipulation de ces portes-fusibles et des campagnes de mesurages d'empoussièrement. Un programme pluriannuel de retrait a été établi en lien avec le fournisseur. Une mise à jour des DUERP a été effectuée en conséquence.

Un webinaire amiante national organisé en 2025, a présenté ces dispositions et des outils pour les managers et les équipes opérationnelles. Une grille de maturité amiante, intégrée à PRISME et à la Plateforme Sécurité au Travail (PST), permet aux Etablissements d'évaluer leur maîtrise des process et d'orienter leurs actions.

Enfin, le Groupe poursuit la cartographie et la substitution des autres substances dangereuses utilisées dans le cadre de ses activités (silice, plomb...). SNCF Réseau a notamment mis en service une nouvelle unité de traitement des traverses bois avec un produit de substitution à la créosote. Les directions achats intègrent les exigences liées à la gestion de toutes les substances dangereuses dans leurs relations avec les fournisseurs et prestataires, via les diagnostics préalables, les plans de prévention et la gestion des déchets.

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

Le Groupe SNCF a poursuivi et amplifié ses actions pour renforcer la sécurité de ses personnels. Elles se traduisent en 2025 par une légère baisse (-4% en 2025/2024) du nombre d'agressions et atteintes aux agents, avec une diminution notable d'environ 10 % des atteintes physiques. Les accidents de travail avec arrêt (ATAA) liés à ces événements suivent ces évolutions, mais restent la deuxième cause d'ATAA en 2025. Le volume global de violences et d'atteintes demeure toutefois préoccupant avec 14 208 faits recensés à fin 2025. Dans ce contexte, les conditions d'exercice des métiers au contact des clients et du public évoluent dans un climat d'exposition au risque au quotidien pour les agents.

Face à ces évolutions, les sociétés du Groupe ont consolidé une approche intégrée combinant prévention, protection opérationnelle et accompagnement des agents. La politique SST déployée en 2025 vise à mieux maîtriser les risques à fort potentiel (atteintes, outrages, chocs psychologiques). Ces mesures s'inscrivent dans les orientations 2026 de la politique de prévention du personnel.

Sur le terrain, les directions opérationnelles de SNCF Voyageurs, de SNCF Réseau, de Keolis et d'autres filiales ont intensifié les mesures de sûreté au profit des agents, en mettant en place des renforts d'équipes de sûreté et de sécurité privée sur certains réseaux, en généralisant les patrouilles et la vidéoprotection et en préparant la réintroduction de caméras piétons et de systèmes d'alerte auprès des agents au contact avec le public (contrôleurs, conducteurs, personnels de gare - adoption en 2025 de la loi Tabarot\*). Des formations spécifiques (gestion de conflit, postures de désescalade, procédures d'alerte) et des dispositifs d'accompagnement post incident (prise en charge immédiate, soutien et suivi médico psychologique) ont été maintenus ou renforcés pour limiter l'impact sur la santé des agents.

# Terrorisme et actes de malveillance

## Prévention, dissuasion et intervention

Le groupe SNCF fait face à des menaces persistantes de terrorisme et d'actes de malveillance susceptibles de générer des atteintes graves à la sécurité des personnes ainsi que des perturbations majeures de l'exploitation. Ces menaces prennent des formes variées : intrusions sur les voies, incendies volontaires, dégradations d'installations, vols de câbles et de métaux, actes violents envers des agents ou des voyageurs. Elles s'ajoutent aux risques techniques et organisationnels et contribuent de manière significative aux événements graves de sûreté suivis par SNCF Réseau.

La Sûreté ferroviaire (SUGE), forte d'environ 3 000 collaborateurs organisés en neuf directions de zone, assure une présence 24h/24 et 7j/7 dans les trains, les gares et sur le réseau pour prévenir et traiter ces situations. Les patrouilles ciblent notamment les gares à fort trafic, les nœuds ferroviaires, les chantiers et les installations sensibles, en lien opérationnel avec les forces de sécurité intérieure. La politique de sûreté s'appuie sur la formation et la sensibilisation des agents (développement de la vigilance comportementale, repérage des signaux faibles, procédures de réaction) dans un contexte où la culture de sûreté doit toujours être entretenue et renforcée pour que l'ensemble des personnels intègrent ces enjeux au quotidien.

## Impact sécurité de la malveillance

Les actes de malveillance et les intrusions ont un impact direct sur la sécurité et la continuité du service. Les indicateurs de suivi montrent qu'une part importante des événements les plus graves est liée à des causes externes. Les vols de métaux constituent un facteur de risque particulier pour la sécurité des circulations et des personnes, du fait des coupures de câbles et des dommages causés aux installations. A fin 2025, les vols de métaux sur des installations en fonctionnement ont augmenté de 21 % (près de 600 faits). Il en résulte une pression accrue sur les services en exploitation, avec des conséquences potentielles pour la sécurité des circulations, des agents d'intervention et des voyageurs.

## Mobilisation de moyens et vigilance partagée

Pour traiter ces menaces, SNCF SA et SNCF Réseau combinent des moyens humains, techniques et organisationnels importants. Des investissements récurrents sont consacrés à la protection des installations sensibles, de l'ordre de plusieurs dizaines de millions d'euros par an (pour rappel 150 M€ avaient été investis en 2024 dans le cadre des Jeux Olympiques de 2024). Des technologies de surveillance sont déployées en complément des patrouilles de la Sûreté ferroviaire. Les drones opérés par la filiale du Groupe Altametrus, sont mobilisés pour surveiller les emprises ferroviaires et les chantiers exposés aux intrusions et aux vols de câbles, afin de limiter les risques pour les personnels de terrain et de réduire la probabilité d'incidents.

Ces démarches s'inscrivent dans une logique de vigilance partagée. Les différentes activités du Groupe (réseau, gares, transport de voyageurs et de marchandises, logistique) intègrent les risques de terrorisme et de malveillance dans leurs analyses de risques et leurs plans de prévention, avec une priorité donnée à la protection des personnes. Le développement de la culture de signalement, le partage d'information avec les autorités et la coopération avec les forces de l'ordre sont des leviers essentiels pour détecter en amont les situations à risque, sécuriser les interventions sur les voies et dans les gares et limiter les conséquences de potentiels actes de malveillance.

### Drones Altametrus et prévention des actes de malveillance

Altametrus, filiale drones de SNCF Réseau, est aujourd'hui un maillon clé de la prévention des actes de malveillance visant les infrastructures. Les drones complètent les dispositifs de la Sûreté ferroviaire en offrant une capacité de surveillance mobile, rapide et discrète. La SNCF réalise ainsi de l'ordre de 2 000 vols de drones par an, concentrés sur les sections les plus à risques des 28 000 km de voies du réseau. Les drones permettent une réactivité en temps réel des équipes de la Sûreté, en lien avec les forces de l'ordre. Ce dispositif renforce la dissuasion des actes de malveillance.

02.2

# Droits humains et libertés fondamentales

Politique droits humains

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'action pour chaque risque  
identifié

DH1 - Dégradation des conditions de travail

DH2 - Harcèlement sexuel et atteintes sexistes

DH3 - Atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les  
chaînes d'approvisionnement

DH4 - Fuites de données sensibles



# Politique droits humains du groupe SNCF

## Une politique d'engagements sociaux et sociétaux pour toutes les entités et parties prenantes 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'Organisation de Coopération et de Développement Economique (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 le groupe 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.

---


**Le Groupe SNCF place le respect des droits humains au cœur de ses décisions, de ses activités et de ses chaînes de valeur, en veillant à prévenir, identifier et traiter les risques d'atteintes graves liés à ses opérations.**

En savoir plus : [www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/politique-droits-humains-groupe-sncf.pdf](http://www.groupe-sncf.com/medias-publics/2024-03/politique-droits-humains-groupe-sncf.pdf)

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<p><b>DH1</b> DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Déstabilisation des collectifs et des individus, occasionnée par les transformations profondes de l'entreprise.</li> <li>Harcèlement moral dans le cadre du travail.</li> <li>Discrimination des personnes dans le cadre du travail (conditions d'emploi, évolution de carrière, etc.).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évolutions rapides des activités, des métiers et des organisations, liées à la digitalisation des processus de travail et à la recherche de performance accrue pour faire face à la concurrence.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dégradations des conditions de travail.</li> <li>Difficultés d'adaptation individuelles occasionnant des souffrances psychologiques.</li> <li>Hausse de l'absentéisme et de l'inaptitude.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Structuration d'une gouvernance dédiée avec la nomination d'une directrice de « l'Accompagnement humain et de la prévention des RPS ».</li> <li>Réalisation de diagnostics RPS dans tous les projets de transformation.</li> <li>Déploiement d'une démarche de prédiagnostic et d'évaluation des RPS pour aider à la priorisation des actions de prévention.</li> <li>Etudes socio-économiques.</li> <li>Formation des managers à l'accompagnement des transformations (guides RH, coaching...).</li> <li>Promotion des valeurs du collectif, accompagnement et coaching d'équipes...</li> <li>Dispositifs de médiation et de conciliation.</li> <li>Pôle de soutien psychologique disponible 24h/24 et réseau de 600 préventeurs locaux.</li> <li>Dispositifs de lutte contre le harcèlement moral et les discriminations au travail.</li> <li>Plateforme d'alerte éthique.</li> </ul>
<p><b>DH2</b> HARCÈLEMENT SEXUEL &amp; ATTEINTES SEXISTES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Harcèlement sexuel et atteintes sexistes au travail.</li> <li>Harcèlement sexuel et atteintes sexistes dans les transports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Mobilisation des managers insuffisante au regard des enjeux.</li> <li>Sensibilisation insuffisante des salariés.</li> <li>Passivité des victimes et témoins face aux faits.</li> <li>Politiques RH et dispositions managériales et organisationnelles inadéquates.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Atteintes à l'intégrité physique et psychologique des salariés, des prestataires ou des clients.</li> <li>Inégalités dans l'évolution professionnelle.</li> <li>Culpabilisation des femmes et des hommes sur la parentalité.</li> <li>Dégradation des conditions de travail.</li> <li>Sentiment d'insécurité dans les transports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application stricte du principe de « tolérance zéro » au regard du harcèlement sexuel et des atteintes sexistes.</li> <li>Processus de traitement de tous les signalements, aussi bien par la ligne managériale que par le canal de l'alerte éthique (plateforme dédiée).</li> <li>Guide d'aide au traitement des signalements de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes.</li> <li>Campagnes de sensibilisation des salariés et des clients.</li> <li>E-learning obligatoire pour tous les salariés sur la lutte contre le sexisme et les violences sexuelles.</li> <li>Deux référents harcèlement sexuel désignés par CSE et dans chaque société du Groupe, formés par la Direction Éthique Groupe.</li> <li>Ensemble de mesures de protection et de sécurisation mises en œuvre dans les transports publics et déploiement de « safe places » dans les gares.</li> <li>Plateforme d'alerte éthique.</li> </ul>

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<p><b>DH3</b> ATTEINTE AUX DROITS FONDAMENTAUX AU TRAVAIL DANS LES CHAÎNES D'APPROVISIONNEMENT</p>  <p><i>Nota : les programmes et plans d'actions relatifs à ce risque sont traités en partie 3 de ce plan</i></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li><u>Activités sensibles</u> : transport routier, logistique, BTP, travaux et entretien des infrastructures, nettoyage, gardiennage, centres d'appels...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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.</li> <li>Travailleurs non formés ou accrédités intervenant sur des sites du groupe SNCF.</li> <li>Pratiques de sous-traitance en cascade.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Conditions de travail décentes non assurées (sécurité au travail, salaire, protection sociale...).</li> <li>Discrimination ou harcèlement.</li> <li>Atteinte à l'intégrité physique et psychologique des travailleurs.</li> <li>Restriction des libertés fondamentales (droit d'association des salariés).</li> <li>Défaut de voies de recours ou de médiation proposées aux travailleurs.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Évaluation des fournisseurs considérés à risques du fait de leur activité et/ou implantation géographique.</li> <li>Engagement des fournisseurs de rang 1 à respecter et à faire respecter (par leurs co-traitants, sous-traitants et intermédiaires) la charte Relations Fournisseurs &amp; RSE et la Charte éthique du groupe SNCF dans le cadre de l'exécution du contrat.</li> <li>Contrôle des procédures d'embauche d'intérimaires avec vérification systématique d'identité et âge.</li> <li>Suivi des règles de cabotage et de détachement par la direction juridique.</li> <li>« Audits sociaux » de fournisseurs sur site et audit interne.</li> <li>Dispositif d'alerte accessible aux salariés de la chaîne de valeur.</li> <li>Déclenchement d'enquête éthique si nécessaire à la suite de signalement.</li> </ul>
<p><b>DH4</b> FUITE DE DONNÉES SENSIBLES</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Fuite accidentelle de données personnelles dont la gestion est confiée par la SNCF à un prestataire ou à un sous-traitant de services informatiques ou de vidéoprotection.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Faible de protection des systèmes d'information de la SNCF ou de l'un de ses prestataires.</li> <li>Cyberattaque.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Données clients, salariés ou fournisseurs divulguées ou compromises.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Accord spécifique portant sur la protection des données lorsqu'il est fait appel à des prestataires pour la gestion de données personnelles (clause contractuelle type déployée systématiquement).</li> <li>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).</li> <li>Évaluation régulière de la robustesse des systèmes d'information des sociétés du Groupe, intégrant les interfaces et environnements techniques partagés avec certains prestataires stratégiques ou sensibles.</li> </ul>

# Dégradation des conditions de travail

## Prévenir les risques dans un contexte de transformations

Les transformations engagées et amplifiées depuis les années 2000, en réponse à l'accélération de l'ouverture à la concurrence et à la pression du financement de la régénération du réseau, reconfigurent les organisations, les périmètres de responsabilité et les trajectoires professionnelles de dizaines de milliers de salariés. Les organisations syndicales alertent sur les effets d'une organisation fragilisée, susceptible de laisser certains agents sans poste pérenne, d'augmenter la charge pesant sur les managers et de brouiller la lisibilité des rattachements. Elles soulignent également le risque d'une surcharge de travail et d'une perte de sens, en particulier dans les zones en tension et dans les fonctions supports. Ces signaux, relayés en bilatérales et dans les instances de dialogue social, ont structuré l'agenda 2025 du Groupe en matière de prévention des risques psychosociaux, de santé mentale et de conditions de travail.

## Une gouvernance dédiée à la prévention des Risques Psychosociaux (RPS)

En 2025, le COMEX Groupe exprime la volonté que la santé mentale et la prévention des RPS soient traitées au même niveau que la sécurité de l'exploitation ferroviaire. Il valide un renforcement des actions et nomme une Directrice de « l'accompagnement humain et de la prévention des RPS », chargée de piloter et de coordonner la démarche à l'échelle du Groupe, et d'en assurer le reporting. Ce programme repose sur quatre axes :

- Mieux repérer et partager les signaux faibles (savoir voir, en parler et se faire aider).
- Intégrer systématiquement l'impact humain dans la conduite des transformations.
- Traiter la charge de travail (y compris numérique) comme facteur central des risques.
- Soutenir les collectifs exposés par des dispositifs de soutien accessibles.

Il s'appuie sur les instances de dialogue social et sur les réseaux de prévention, qui disposent d'outils encore renforcés en 2025 : indicateurs de qualité de vie au travail du baromètre interne « C'est à vous », pré-diagnostics RPS, dispositifs d'écoute (plateforme de soutien psychologique, ligne verte, médecine du travail, action sociale).

## Accompagner les transformations et protéger la santé mentale

Les grands programmes de transformation « Résonances » (chez SNCF Réseau) et « Destination Voyageurs 2030 » (chez SNCF Voyageurs) illustrent cette volonté d'intégrer la prévention au cœur des organisations. « Résonances » vise une décentralisation accrue et un rapprochement des décisions du terrain, mais génère des inquiétudes sur les postes, l'évolution des missions, la couverture des organigrammes et les marges de manœuvre réelles. « Destination Voyageurs 2030 » repose sur une structuration en grandes lignes business (Délégations de Service Public, TGV...) et services (Matériel...), avec des demandes syndicales fortes de transparence sur les périmètres, les régimes de travail, les affectations et les garanties d'emploi. La SNCF y répond par des dispositifs d'accompagnement structurés et des études d'impact intégrant les RPS. Les postes font l'objet de cartographies, avec un suivi spécifique des agents sans affectation stabilisée. Les mobilités bénéficient d'un accompagnement RH individualisé avec des mises en œuvre progressives. Ces dispositions sont complétées par des visites terrain et par la création d'espaces d'échange dédiés avec les équipes. Des réunions bilatérales régulières se tiennent avec les organisations syndicales. Les indicateurs de charge, d'absentéisme et de santé au travail sont suivis dans les CSE et les CSSCT pour ajuster les trajectoires.

## Actions ciblées sur la charge de travail et la santé mentale : rôle des managers

Une semaine de la santé mentale au travail organisée en octobre proposait un cycle de conférences, ateliers et webinaires sur la prévention du stress, la charge mentale, l'infobésité, le droit à la déconnexion, l'équilibre des temps de vie et les émotions au travail. Des formations et appuis ont été développés et proposés aux managers et aux acteurs de proximité : modules sur la détection des signaux faibles, « premiers secours en santé mentale », animation des collectifs en transformation, recours aux dispositifs internes de soutien. Des ateliers et outils pratiques ciblent la charge de travail et la charge numérique (gestion des mails et réunions, régulation de l'hyper-connexion, chartes de déconnexion), avec l'objectif de concilier performance, santé et sécurité. Ces actions complètent les dispositifs de prévention et de soutien existants et visent à rendre lisible et accessible l'offre d'accompagnement pour les salariés concernés par les transitions organisationnelles.

# Harcèlement sexuel et atteintes sexistes

## Égalité d'accès aux transports : sécuriser les déplacements des femmes

Le Groupe SNCF intensifie son action face aux violences sexistes et sexuelles dans les transports, en prenant au sérieux ce que les données nationales donnent à voir de la réalité des déplacements des femmes et des filles. L'Observatoire national des violences faites aux femmes (ONVF) rappelle que les 3 374 victimes enregistrées dans les transports en 2024, ont augmenté de 86 % depuis 2016 et que 91 % sont des femmes (dont 36 % mineures). Ces violences, souvent répétées, conduisent nombre d'entre elles à modifier leurs trajets et horaires.

Dans ce contexte, le Groupe consolide un dispositif qui articule prévention, signalement et intervention et présence sur le terrain. La Sûreté ferroviaire demeure le pivot opérationnel de ces actions. Les équipes de la Sûreté, formées à l'accueil des victimes et à la qualification des faits, interviennent à la suite des alertes émises via le 31 17 (appel), le 31 177 (SMS), l'application dédiée, les bornes d'appel en gare et la vidéoprotection. Les partenariats avec les forces de l'ordre et les autorités organisatrices de transport, renforcés dans le sillage de la loi « sécurité dans les transports » d'avril 2025 (loi Tabarot), structurent un cadre d'intervention coordonné.

L'année 2025 est marquée par la consolidation d'un maillage de « lieux refuges » en gare : déploiement des « Safe Places », en lien notamment avec la start-up UMay et les commerces partenaires, pour offrir des points d'appui

identifiés où des personnels formés peuvent accueillir, mettre à l'abri et orienter les victimes en coordination avec les canaux d'alerte et les services de police ou de gendarmerie.

Ces dispositifs opérationnels sont rendus visibles par des campagnes d'information et des actions de sensibilisation dans les gares, en lien avec les associations spécialisées et les services de l'État. En s'adossant explicitement au diagnostic de l'ONVF et au cadre renouvelé par la loi de 2025 sur la sécurité dans les transports, le Groupe SNCF assume sa position de considérer les violences sexistes et sexuelles dans les transports comme un risque central à traiter et non comme des incidents périphériques, avec pour objectif permanent de transformer concrètement les conditions de sécurité des mobilités du quotidien.

## Tolérance zéro face au sexisme au travail

Le Groupe SNCF affirme une ligne claire : faire reculer concrètement le sexisme au travail en articulant prévention, repérage précoce et traitement rigoureux des situations signalées.

Les dispositifs d'alerte internes sont rappelés et rendus plus visibles (affiches sur les sites industriels, gares et bureaux, supports digitaux), en renvoyant systématiquement vers les référents harcèlement, les lignes éthiques et les canaux RH dédiés, dans la continuité de la politique de « Tolérance zéro » et des actions de la Direction de l'Éthique. Les guides pratiques « Reconnaître

et agir » et la fiche éthique sur le harcèlement sexiste et sexuel sont diffusés lors des campagnes internes et mobilisés par les managers et les représentants du personnel comme référentiel opérationnel pour rappeler les interdits, repérer les situations, qualifier les faits, orienter et accompagner les victimes et témoins.

Sur le versant prévention, plusieurs entités du Groupe, soutenues par le réseau interne « SNCF Mixité », déploient des actions de sensibilisation ciblées : formations spécifiques au harcèlement sexuel et modules intégrés aux parcours managériaux. Des sessions dédiées lors de « tournées mixité » font travailler les collectifs sur le sexisme ordinaire, les stéréotypes de genre et la place des femmes dans les métiers techniques, en impliquant de nombreux établissements et managers de proximité. L'ensemble de ces dispositifs sont alignés sur les exigences réglementaires et s'appuient sur les ressources nationales de référence (Anact, INRS)\*.

Enfin, les sociétés du périmètre, dont GEODIS et Keolis, réaffirment dans leurs référentiels éthiques et engagements employeur l'interdiction explicite du harcèlement sexuel et des agissements sexistes, la protection des lanceurs d'alerte et la sanction des auteurs, consolidant un socle commun de vigilance à l'échelle du Groupe.

Le plan « tolérance zéro » est une réalité opérationnelle, combinant formation massive, e-learning ciblé, dispositif de signalement consolidé, diffusion large du guide de prévention et prises de parole régulières des dirigeants.

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

## Un cadre de vigilance fondé sur les standards internationaux

Le groupe SNCF déploie une vigilance spécifique sur les atteintes aux droits humains et libertés fondamentales dans ses chaînes de valeur, en cohérence avec sa Politique Droits humains et la loi française sur le devoir de vigilance. Cette vigilance couvre les fournisseurs, sous-traitants et, lorsque nécessaire, au-delà du rang 1, dans une logique de diligence raisonnable fondée sur un principe de responsabilité.

Les engagements du Groupe reposent sur les standards internationaux (ONU, OIT, OCDE, Pacte mondial), repris dans sa politique Droits Humains. Ils sont retranscrits dans les chartes éthiques et la Charte Relations Fournisseurs & RSE, labellisée RFAR et renouvelée en mai 2025. L'adhésion à ces exigences est systématiquement intégrée dans les contrats passés par les directions achats avec les fournisseurs et prestataires.

## Audits sociaux et diligence raisonnable dans les chaînes de valeur

Depuis 2022, des audits sociaux sur sites sont menés sur des prestations de main-d'œuvre jugées à risque (nettoyage, débroussaillage, BTP, etc). En 2025, le déploiement de ces audits s'est poursuivi selon un ciblage fondé sur une cartographie des pays et des activités (indice ESG). Lorsque les indicateurs de risque le justifient, les audits peuvent être étendus sans restriction aux niveaux inférieurs de la chaîne de sous-traitance. Ils portent notamment sur l'analyse de l'organisation du travail, du dialogue social, de la santé et de la sécurité ainsi que sur les modalités de gestion de la sous-traitance. Ces audits visent à corriger les décalages constatés au regard des référentiels et des valeurs éthiques du Groupe, d'objectiver les atteintes potentielles, de prioriser les plans d'action et de nourrir en retour la cartographie des risques du Plan de vigilance.

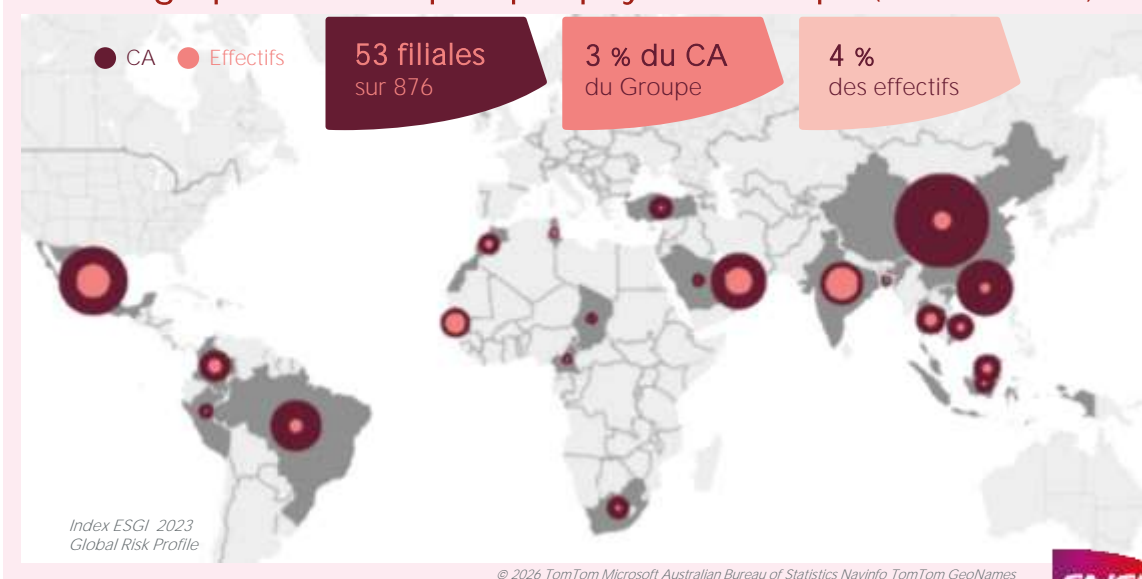
La logique de ces audits n'est pas coercitive. Ils s'inscrivent dans une vigilance partagée entre donneur d'ordres et prestataires, avec des plans correctifs et un accompagnement pour améliorer durablement les pratiques sociales des fournisseurs. Les enseignements issus des audits, les dispositifs d'alerte et les retours métiers alimentent la gouvernance des droits humains et les arbitrages d'achats responsables au niveau du Groupe. En 2025 plus d'une vingtaine d'audits sociaux ont été initiés, dont certains achevés et d'autres encore en cours.

## Application aux projets internationaux

Dans le cadre de sa participation au consortium Cadence pour le projet ALTO (TGV Québec-Toronto), le groupe SNCF décline ces principes sur des enjeux spécifiques aux droits des peuples autochtones dont les territoires seront traversés par la future LGV. Le cadre fédéral canadien prévoit des dispositifs d'engagement obligatoires (consultations, Indigenous Advisory Council, Indigenous Peoples Participation Funding) et une gouvernance projet intégrant les droits fondamentaux, les impacts environnementaux et les retombées socio-économiques pour les communautés. La Fondation SNCF, partie prenante au projet, a mené des actions d'inclusion en faveur des jeunes de ces populations. SNCF s'inscrit dans ce cadre, en alignement avec sa Politique Droits humains.

**L'ensemble de ces dispositifs vise à construire une vigilance structurée et évolutive sur les atteintes aux droits fondamentaux dans les chaînes de valeur du Groupe, et à en faire un critère de pilotage de ses relations d'affaires.**

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



# Fuites de données sensibles

## Menaces hybrides et exposition aux fuites de données

Les cyberattaques sont devenues omniprésentes, touchant aussi bien les infrastructures critiques que les données personnelles. L'interconnexion croissante des systèmes et la sophistication des attaques exposent entreprises, institutions publiques et citoyens à des risques accrus, du sabotage industriel aux atteintes à la vie privée. Ces menaces reflètent les tensions géopolitiques, économiques et sociales et font de la cybersécurité une priorité stratégique pour le Groupe.

Le Groupe accorde une importance majeure à la protection de ses systèmes d'information et des données de ses clients, salariés, prestataires et partenaires. La montée en puissance des usages numériques, y compris de l'intelligence artificielle et le recours à des services externes accroissent le risque de fuite de données.

L'atteinte des systèmes d'information peut avoir des conséquences graves. La santé et la sécurité des personnes peuvent être impactées par des cyberattaques d'infrastructures critiques. L'environnement peut être exposé en cas d'attaque d'installations industrielles ou techniques. Les droits humains et libertés fondamentales sont en jeu lorsque des données personnelles sont exposées, en particulier celles des salariés, représentants du personnel ou voyageurs. De surcroît, ces risques s'inscrivent dans un cadre réglementaire renforcé, avec l'entrée en vigueur en 2025 de la directive européenne NIS2 et de la directive REC sur la résilience des infrastructures critiques, qui viennent compléter le RGPD pour ces entités.

## Les trois piliers de la stratégie SSI

L'interconnexion de ces risques impose une approche globale de la cybersécurité. La SNCF poursuit la structuration de sa stratégie de sécurité des systèmes d'information (SSI) autour de trois piliers : la gouvernance, la technologie, l'humain.

**Sur le plan de la gouvernance**, la présence de deux « directeurs nationaux de crise systèmes d'information » (DNCSI) permet d'assurer un pilotage fort de la gestion de crise numérique 24h/24 et 7j/7 au sein d'un centre opérationnel de cybersécurité rattaché au Centre national des opérations ferroviaires (CNOF). Ce dispositif s'articule avec les exigences des autorités compétentes, notamment l'ANSSI\* et avec les plans de continuité d'activité des principales entités.

**Sur le plan technologique**, les équipes de cybersécurité déploient des solutions de protection, de détection et de supervision adaptées aux systèmes critiques et aux environnements bureautiques, en limitant les surfaces d'attaque et les risques de fuites via des services externes. Les projets intégrant de l'intelligence artificielle font l'objet d'analyses spécifiques de protection des données, conformément aux recommandations de la CNIL, incluant la minimisation, la pseudonymisation et la sécurisation des jeux de données dès la conception.

**Le pilier humain demeure central**. Les actions de sensibilisation et de formation se sont intensifiées : modules d'e-learning, campagnes de « cyber-réflexes », tests de phishing, sessions ciblées pour les populations les plus exposées. À fin 2025, 137 384 agents ont été

formés aux cyber-réflexes et à la protection des données, soit près de 90 % des effectifs concernés (85% en 2024), traduisant une progression continue de la culture de sécurité.

## Protection des données sensibles et gestion des fuites

En complément des dispositifs techniques, la SNCF s'appuie sur un réseau de Délégués à la protection des données (DPO) désignés dans chaque société du Groupe, encadré par un DPO Groupe au sein de la direction Numérique. Ce réseau met en œuvre les dispositions juridiques et organisationnelles visant à préserver les données personnelles des clients, salariés, prestataires et partenaires, en conformité avec le RGPD. Il intervient en amont des projets, notamment lorsqu'ils recourent à l'IA ou à des traitements de masse, pour qualifier les risques de fuite et définir les mesures de protection.

Cette organisation contribue aussi à protéger les données confidentielles de l'entreprise, susceptibles de mettre en jeu les droits humains et la santé et la sécurité des personnes. Les procédures internes encadrent la détection et la gestion des violations de données, la notification à la CNIL et l'information des personnes concernées lorsque cela est requis. La prévention des fuites de données sensibles est ainsi portée comme un enjeu transversal du plan de vigilance, au croisement des trois thématiques de la loi de 2017 sur le devoir de vigilance et des priorités stratégiques du Groupe.

# Environnement

Politique environnementale

Synthèse des risques d'atteintes graves

Programmes et plans d'actions pour chaque risque identifié

ENV1 - Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux

ENV2 - Epuisement des ressources

ENV3 - Non-maîtrise des émissions de GES du Groupe

ENV4 - Atteintes à la biodiversité



# 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 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 des relations commerciales avec les 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 sociétés du Groupe 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.

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

- **SNCF Voyageurs**, a adopté depuis 2008 une politique de triple certification QSE (ISO45001, ISO14001, ISO9001) de ses sites industriels. À fin 2025, 100% de ces sites sont certifiés ISO14001.
- **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 (64% à fin 2025).
- **Rail Logistics Europe** compte 5 de ses 10 sociétés principales certifiées ISO 14001.
- **GEODIS** dispose d'une certification ISO 14001 sur 361 sites (soit 37%) à fin 2025.
- **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 ses 4 établissements industriels (EIV) sont certifiés ISO 14001 et 87% des autres établissements ont mis en place un SME.

## Dispositifs communs de pilotage

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, Hexafret et Technis (filiales de Rail Logistics Europe).

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

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<b>ENV1</b> REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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).</li> <li>Non-conformité d'une installation classée pour la protection de l'environnement (ICPE).</li> <li>Défaillance technique ou erreur dans l'application des procédures, du fait de la SNCF ou de l'un de ses prestataires (exemple : débords de carburants ou fuite de lubrifiants).</li> <li>Sinistre, accident ou événement exogène entraînant une fuite, un rejet ou un déversement accidentel.</li> <li>Vétusté des installations de certains sites industriels de maintenance ou d'exploitation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pollution grave du milieu naturel due au rejet accidentel ou chronique de substances dangereuses dans l'air, l'eau ou les sols.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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 et activités de GEODIS et de Keolis sont certifiés ISO 14001. Les installations ICPE font l'objet d'une veille régulière de conformité.</li> <li>Processus établi et réactif de type « J+1/M+1 » pour le traitement des événements environnementaux significatifs et majeurs.</li> <li>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.</li> <li>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).</li> <li>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).</li> <li>Programme d'investissements pour la rénovation et la mise en conformité des réseaux humides des sites industriels des sociétés ferroviaires du Groupe.</li> </ul>
<b>ENV2</b> EPUISEMENT DES RESSOURCES	<ul style="list-style-type: none"> <li>Impacts des activités du Groupe sur l'épuisement des ressources, occasionnés par les processus industriels de maintenance des infrastructures et des matériels roulants.</li> <li>Impacts liés aux ressources et matériaux mobilisés en amont des activités de l'entreprise.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Vétusté des réseaux d'eau de certains sites industriels (réseaux fuyards).</li> <li>Vétusté du patrimoine immobilier.</li> <li>Défauts de mise en œuvre de la politique et des programmes d'économie circulaire adoptés par le Groupe.</li> <li>Évaluation des fournisseurs défaillante, choix de produits non conformes ou à moindre coût, manque de traçabilité des ressources, pratiques logistiques inefficaces...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gaspillage de ressources entraînant une dégradation de l'empreinte écologique des activités.</li> <li>Maîtrise inefficace des consommations de ressources.</li> <li>Non-conformité environnementale d'installations de sécurité incendie, ou sanitaires...</li> <li>Dégradation des écosystèmes, augmentation des émissions de GES, pollutions...</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Application de la politique d'économie circulaire du Groupe, dans les activités industrielles, dans la conception des projets et la réalisation de chantiers d'infrastructure et de bâtiments.</li> <li>Mise en place d'une organisation dédiée à l'économie circulaire pour fédérer, piloter et accélérer le déploiement de l'économie circulaire au sein du Groupe.</li> <li>Plans de sobriété en eau du groupe SNCF depuis 2023.</li> <li>Programme de rénovation des réseaux humides des sites industriels exploités par les sociétés ferroviaires du Groupe.</li> <li>Politique d'équipement des sites de nouveaux outils digitaux de suivi des consommations. Déploiement de sous-compteurs avec télérelève pour circonscrire fuites ou surconsommations.</li> <li>Stations d'épuration en circuit fermé équipant certains technicentres.</li> <li>Procédures d'évaluation RSE et de sélection des fournisseurs, audits des chaînes d'approvisionnement, optimisation des chaînes logistiques...</li> </ul>

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

Catégorie de risque	Description du risque	Causes possibles	Conséquences potentielles	Dispositifs de maîtrise des risques mis en œuvre
<b>ENV3</b> NON-MAÎTRISE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	<ul style="list-style-type: none"> <li>Non-respect de la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Complexité rencontrée dans l'industrialisation des solutions de mobilité bas carbone.</li> <li>Retard dans la mise en œuvre du décret tertiaire.</li> <li>Maîtrise insuffisante des consommations d'énergie des bâtiments.</li> <li>Réglementations insuffisantes dans certains pays.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribution accrue au réchauffement climatique.</li> <li>Non-respect des engagements du Groupe.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Trajectoire de réduction engagée dans toutes les sociétés du Groupe. Plan de sobriété du Groupe.</li> <li>Sécurisation des projets de déploiement des énergies alternatives (hydrogène, agrocarburants...) et des investissements liés à la mise en œuvre du décret tertiaire.</li> <li>Renouvellement des flottes de véhicules routiers avec incorporation de véhicules à énergies bas-carbone (GEODIS, Keolis, SNCF Réseau).</li> <li>Déploiement des compteurs à bord des trains, écoconduite, éco-stationnement des rames voyageurs.</li> <li>Décarbonation de l'électricité consommée (éolien, photovoltaïque) dont les PPA énergies renouvelables. Création de la filiale « SNCF Renouvelables ».</li> <li>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.</li> </ul>
<b>ENV4</b> ATTEINTES À LA BIODIVERSITÉ	<ul style="list-style-type: none"> <li>Chantiers de travaux de maintenance ou de renouvellement des voies ou projets de développement du réseau ferroviaire, impactant localement la biodiversité.</li> <li>Travaux d'entretien et de maîtrise de la végétation.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contraintes d'ingénierie techniques (géographie, géologie...), ou d'arbitrages territoriaux liées au tracé des lignes, aux projets d'infrastructures nouvelles.</li> <li>Mauvaise gestion des opérations de maîtrise de la végétation le long des voies.</li> <li>Réglementations antagonistes entre sécurité et biodiversité.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Altération des continuités écologiques.</li> <li>Destruction d'habitats naturels et d'espèces protégées.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Contribution à la stratégie nationale biodiversité de la France, à travers notamment, des mesures dédiées aux voies ferrées portant sur l'eau, la végétation et la faune.</li> <li>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.</li> <li>Sensibilisation des salariés et sous-traitants à l'évolution des pratiques, conciliant sécurité et biodiversité.</li> <li>Renouvellement des engagements de la SNCF dans « act4nature international » en 2024.</li> </ul>

# Rejets accidentels de produits ou déchets dangereux

## Gestion des déchets dangereux

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

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

Les obligations légales de la SNCF recouvrent :

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

Enfin, ces déchets sont valorisés ou éliminés via des contrats de prestations ou des conventions gérées par un pôle dédié de la direction des Achats Groupe et de l'Economie Circulaire pour les sociétés ferroviaires du Groupe. Cela recouvre :

- Des « contrats cadres » avec des prestataires agréés pour traiter les déchets industriels dangereux, les déchets amiantés, les déchets médicaux, 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 traduisent par des contrôles réguliers pour veiller à leur conformité et par des campagnes de caractérisation spécifiques des micropolluants.
- **LE RETOUR D'EXPÉRIENCE** structuré autour d'une démarche systématisée d'analyse des événements ou accidents est basé sur les principes de l'excellence opérationnelle (démarches « J+1 » et « M+1 »). Cela permet d'inscrire les processus de prévention et de remédiation dans des trajectoires d'amélioration continue.
- **LES INVESTISSEMENTS** de rénovation des réseaux d'assainissement contribuent également à rendre plus performants l'ensemble des dispositifs techniques et procédures mis en œuvre.

Initié en 2007 et prévu jusqu'en 2032, **un programme de 243 millions d'euros est dédié à la rénovation des réseaux humides des sites industriels de la SNCF**. Plus de 100 millions d'euros ont été engagés dans des projets de rénovation de 70 sites à risques (dont 21 terminés) à fin 2025. 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

La préservation de la ressource en eau devient un enjeu structurant pour les activités ferroviaires du Groupe SNCF. La politique Eau 2025-2030, adoptée au niveau Groupe, fixe un cadre commun pour les sociétés ferroviaires en France (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, Gares & Connexions et activités industrielles associées). Elle poursuit quatre objectifs : réduire les prélèvements d'eau potable, développer l'économie circulaire de l'eau, limiter les impacts sur les milieux aquatiques et renforcer la résilience des installations face aux pénuries et aux épisodes extrêmes.

Cette trajectoire s'appuie sur un partenariat national « Eau, climat, biodiversité 2025-2030 » conclu avec les six agences de l'eau en France. Il cible les grands sites ferroviaires, technicentres, gares et emprises réseau pour financer des actions qui se structurent autour de trois axes :

- Sobriété et économie circulaire de l'eau.
- Préparation aux épisodes de pénurie.
- Réduction de l'empreinte physique sur le milieu.

### Sur le plan opérationnel, des plans d'action eau sont déployés dans chaque SA

Ils reposent d'abord sur la détection et la réparation des fuites ainsi que l'optimisation des procédés industriels, notamment pour le lavage des rames, les ateliers et les installations de maintenance. Ils intègrent également, lorsque cela est possible, la substitution progressive de l'eau potable par des ressources alternatives, ainsi que la prise en compte des enjeux hydriques dès la conception des projets d'aménagement et de maintenance. Les sites les plus exposés au stress hydrique font l'objet d'un suivi renforcé, assorti de scénarios spécifiques de continuité d'activité.

La mise en œuvre est pilotée par une gouvernance unifiée, coordonnée par la direction RSE du Groupe, avec des indicateurs de consommation, de réutilisation et de qualité des rejets. Ce dispositif s'inscrit dans la politique environnementale Groupe et dans les obligations issues de la loi de 2017 sur le devoir de vigilance, en articulant réduction à la source des pressions sur la ressource, maîtrise des risques pour les territoires et anticipation des ruptures d'approvisionnement.

## L'économie circulaire se structure progressivement au sein du Groupe comme une filière industrielle émergente

SNCF Réseau consolide une chaîne structurée de réemploi et de recyclage des matériaux de voie (ballast, traverses, rails, câbles), s'appuyant sur un réseau de plateformes et « laboratoires » d'économie circulaire (Miramas, Beaune, Lille La Délivrance, Saint-Dizier, Le Mans, Saulon, Les Laumes). Les flux issus des chantiers de régénération y sont triés, caractérisés, préparés et réorientés vers le réemploi sur d'autres chantiers ferroviaires ou vers le recyclage, limitant le recours aux matières premières vierges.

L'effort porte aussi sur l'amont industriel. La politique d'achats intègre le recours croissant aux rails dits « décarbonés », produits à partir d'acier recyclé et de fours électriques, combinant réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et boucle matière circulaire. SNCF Réseau articule cette stratégie avec ses programmes de régénération et ses besoins de réutilisation, de traçabilité et de valorisation des rails en fin de vie.

La « Politique d'économie circulaire du Groupe SNCF » et les engagements RSE des sociétés du Groupe, étendent cette logique au matériel roulant et à ses composants, en favorisant la prolongation de la durée de vie par la maintenance lourde, le réemploi de pièces, les filières de valorisation en aval des opérations de démantèlement. Ces opérations sont réalisées en cohérence avec la stratégie RSE du Groupe et les exigences réglementaires et la réduction de l'empreinte matière. SNCF Voyageurs inscrit ces démarches dans ses trajectoires ambitieuses de rénovation et de fin de vie des trains, en lien avec les industriels et les recycleurs.

Ces dispositifs sont soutenus par un travail de structuration des données, permettant de quantifier les flux de matières issus des chantiers et de suivre les volumes réemployés ou recyclés à partir d'indicateurs qui seront consolidés à l'échelle du Groupe. Ils s'appuient également sur la diffusion d'outils et de retours d'expérience partagés entre entités. Enfin, ils se traduisent par une intégration plus systématique des critères d'économie circulaire dans les marchés de travaux et les achats stratégiques.

Les avancées réalisées s'accompagnent de défis structurants liés à l'intégration de l'économie circulaire dans les modèles économiques et financiers, la structuration et sécurisation des filières et l'articulation avec les exigences de sécurité ferroviaire ; enjeux qui requièrent une gouvernance partagée avec l'État et les Régions.

# Non maîtrise des émissions de GES\* du Groupe

Le groupe SNCF est un acteur majeur de la préservation de l'environnement grâce à son activité ferroviaire performante du point de vue environnemental, avec des coûts externes faibles en termes d'émissions de CO<sub>2</sub>, 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.

## Une trajectoire de réduction des émissions de GES plus ambitieuse pour le Groupe

Inscrits désormais dans le cadre méthodologique de la Science Based Targets initiative (SBTi), les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre à horizon 2030 du Groupe SNCF sont alignés depuis 2025, avec une trajectoire de réchauffement de 1,5° C pour l'ensemble des scopes 1, 2 et une trajectoire « Well Below » 2°C pour le scope 3. La validation, en juillet 2025, des objectifs « near term » par SBTi, formalise un changement d'échelle. Tous les postes d'émission de gaz à effet de serre et tous les périmètres géographiques font désormais l'objet d'objectifs de baisse des émissions, en cohérence avec la stratégie climat du Groupe.

**Pour ses émissions opérationnelles (scopes 1 et 2), le Groupe s'engage vis-à-vis de SBTi à une réduction de 42 % d'ici 2030**, par rapport à l'année de référence 2022. Cette cible couvre notamment l'énergie de traction, les consommations des bâtiments et les carburants des flottes routières. Pour tenir ces engagements, le Groupe prévoit, pour les activités ferroviaires, une trajectoire de décarbonation reposant sur la poursuite de l'électrification, la poursuite des actions de sobriété énergétique, l'amélioration de l'efficacité énergétique des matériels roulants, la décarbonation des approvisionnements en électricité et la réduction des usages de carburants fossiles.

**Sur le périmètre élargi des émissions indirectes (scope 3)**, le Groupe fait porter l'effort sur les postes les plus matériels, en cohérence avec le diagnostic réalisé et les travaux menés sur la chaîne de valeur. La trajectoire validée par la SBTi prévoit une réduction structurée des émissions amont (achats, construction et maintenance des infrastructures, matériel roulant, immobilier) et des émissions liées aux déplacements et prestations de transport sous-traitées.

### La trajectoire du Groupe, repose sur des actions dans chaque société du Groupe :

- SNCF généralise l'écoconduite et l'éco-stationnement, améliore l'efficacité de ses matériels roulants et verdit son énergie de traction (Power Purchase Agreements, biocarburants, etc.).
- SNCF Réseau renforce par exemple ses engagements de décarbonation du rail, via des programmes d'investissements dans des « rails verts » et la réduction de l'empreinte carbone de ses chantiers et de ses achats stratégiques.
- SNCF Gares & Connexions et SNCF Immobilier structurent leurs plans de performance énergétique et bas carbone pour les gares et le parc immobilier.
- GEODIS et Keolis portent des trajectoires climat spécifiques, également adossées à la SBTi, venant consolider la trajectoire Groupe.

L'année 2025 est marquée par la formalisation et la diffusion interne de ces nouveaux engagements. Les cibles de réduction des émissions sont intégrées et suivies dans les reporting climat via des indicateurs et sur des périmètres harmonisés. Les travaux engagent également un approfondissement des trajectoires par grande source d'émissions (traction, immobilier, achats, logistique aval,...), en continuité avec la trajectoire GES décrite dans le plan de vigilance de l'exercice 2024.

En articulation avec ces objectifs, le Groupe poursuit la structuration de ses dispositifs de pilotage. Cette démarche se traduit par la consolidation des inventaires d'émissions et par la mise à niveau des outils de suivi, en particulier pour le scope 3. Elle s'accompagne également d'un renforcement de la gouvernance climat autour du COPIL stratégique Climat, et de l'intégration progressive de ces objectifs dans les plans d'investissement, les politiques d'achats responsables et les feuilles de route des unités d'affaires.

**Précision :** Les leviers de décarbonation identifiés pour tenir l'engagement pris par le Groupe en 2020 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 contribuent directement aux objectifs pris vis-à-vis de SBTi.

# Atteintes à la biodiversité

## La biodiversité devient un paramètre structurant de la conception, de l'entretien et de l'exploitation ferroviaire

Cette politique s'inscrit dans un cadre de gouvernance formalisé, adossé aux engagements **act4nature** international et à la Stratégie nationale biodiversité. Elle s'appuie sur une analyse des impacts et des dépendances du Groupe aux services écosystémiques (sols, eau, régulation climatique, protection contre les événements extrêmes) au moyen d'outils dédiés : [ENCORE](#), services écosystémiques de l'[UICN](#), [WWF Biodiversity Risk Filter](#), test du [Global Biodiversity Score](#), première étape d'évaluation SBTN\* initiée en 2025.

### Démarche ERC (éviter-réduire-compenser)

Cette approche irrigue les projets et la gestion des actifs, appuyée par des référentiels opérationnels comme la fiche réflexe biodiversité. SNCF Réseau fait évoluer ses modes opératoires pour limiter la fragmentation des habitats, intégrer la biodiversité dès l'écoconception et restaurer les continuités écologiques terrestres et aquatiques.

La maîtrise de la végétation sur 28 000 km de voies et 95 000 hectares d'emprises repose sur une maintenance raisonnée : adaptation des calendriers d'intervention, recours à 95 % de produits de biocontrôle complétés par un pré-émergent, développement de techniques alternatives (méthodes mécaniques, nattes anti-végétation, ensemencement choisi, écopâturage), lutte contre les espèces exotiques envahissantes. La

réduction des impacts passe aussi par la substitution progressive de la créosote par une huile cuivrée pour le traitement des traverses en bois, par des projets de recherche et de gestion écologique (par exemple REEVES contre la renouée du Japon, programmes de conservation des chauves-souris en Occitanie) et par la mise en place d'un cadastre vert pour caractériser le potentiel écologique des emprises et orienter les plans d'action.

### Prévention des collisions faune-trains

Le Projet SESAME vise à développer un dispositif d'effarouchement acoustique pour éloigner la faune des voies ferrées. Porté par SNCF SA, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, en partenariat avec l'[ENES](#) et le [MNHN](#), il exploite des signaux sonores destinés à limiter l'habituation de la faune, via des équipements en bord de voie et sur les trains. Une expérimentation en Pays de la Loire, avait permis de réduire de 90 % les collisions sur les tronçons équipés. Des tests se poursuivent pour valider le dispositif en vue d'un déploiement dans les zones à forte accidentalité. En Normandie, un tel dispositif est déployé depuis octobre 2025, en partenariat avec Elan Rail.

### Programmes de restauration des continuités écologiques

Des programmes de restauration des continuités hydrogéologiques visent les ouvrages franchissant des cours d'eau prioritaires. Sur un patrimoine de plus de 1 644 ouvrages hydrauliques, 860 ont déjà été diagnostiqués, 74 déclarés non conformes, 15 désormais mis en conformité après travaux et une quinzaine de projets sont en cours. En parallèle, des actions de restauration des continuités terrestres sont menées,

notamment en Occitanie et en Île-de-France, afin de réduire le risque de collision avec la grande faune et d'améliorer la connectivité écologique des infrastructures ferroviaires. **Un partenariat national « Eau, climat, biodiversité 2025-2030 »** signé en 2025 avec les agences de l'eau, contribue à financer des projets de restauration de milieux aquatiques et humides, de renaturation d'emprises et de désartificialisation.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions, en lien avec des organismes de recherche comme le [Cirad](#), déploie en gare des expositions pédagogiques consacrées aux forêts tropicales, reliant enjeux de mobilité, de climat et de biodiversité. Keolis s'est doté en 2025 d'une feuille de route biodiversité, intégrant un éventail d'actions à mettre en place à la maille de ses filiales et de ses processus Groupe. GEODIS intègre la biodiversité dans ses décisions d'investissement et la sélection de plateformes logistiques.

Ces dispositifs et actions convergent pour faire des infrastructures ferroviaires et de transport un support de continuités écologiques et un levier de reconquête de la biodiversité, au-delà des seules obligations réglementaires.

**La SNCF, engagée depuis 2018 dans « act4nature international », contribue à la nouvelle stratégie nationale biodiversité de la France.**



# 03.

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

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

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

## Actualisation de la cartographie des risques du plan de vigilance

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

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

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

L'identification, l'évaluation et la consolidation de ces risques est établie conformément au référentiel méthodologique des risques majeurs du Groupe (cf. page 8 de ce plan).

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

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

## 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 prévention et de maîtrise des risques mis en œuvre par les sociétés du Groupe et par leurs filiales faisant l'objet d'un suivi particulier au titre de la 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 Groupe et la Direction RSE Groupe auprès des sociétés et filiales 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, quelles que soient leur activité et leur localisation géographique dans le monde.

L'extension du périmètre des filiales suivies dans ce cadre se poursuit de manière sélective au fil des exercices successifs d'actualisation du plan de vigilance. Les filiales de SNCF Voyageurs créées dans le cadre des appels d'offres liés à l'ouverture à la concurrence intègrent, dès leur création, les enjeux et risques couverts par le devoir de vigilance, en s'appuyant sur un guide de conformité globale élaboré à leur intention. Elles seront progressivement intégrées dans le suivi opérationnel du plan de vigilance en leur laissant le temps de roder leurs activités et de stabiliser leur organisation.

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

## Plus de 20 audits sociaux fournisseurs sur sites engagés en 2025

La campagne d'audits 2025 a ciblé en priorité les segments d'activité et les zones géographiques les plus à risques, y compris au-delà du rang 1. Ces démarches encore hétérogènes, convergent néanmoins vers un cadre partagé au sein du Groupe avec le recours à des principes communs : priorisation par les risques, articulation avec les outils achats, déclenchement d'actions correctives et accompagnement des fournisseurs et prestataires. Ces audits apportent une vision plus fine des risques sociaux dans les chaînes de valeur et renforcent le dialogue avec les fournisseurs. Le Groupe passe progressivement d'initiatives dispersées à un cadre plus structuré : bilan annuel consolidé, mutualisation de certains audits, intégration des enseignements d'audit dans le pilotage du devoir de vigilance et de la politique d'achats responsables.

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

## Maîtrise des risques RSE fournisseurs du groupe

### Sa mise en œuvre s'appuie sur quatre piliers :

- L'identification des fournisseurs et des catégories d'achats les plus à risques, s'appuyant sur l'analyse de sources externes, les expertises internes sur les risques RSE et le bilan des alertes et enquêtes 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 des dépenses).
- 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 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.

### 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 » (GEODIS dispose de son propre dispositif). Ces principes sont intégrés dans les procédures de chaque société, en complément des critères d'évaluation 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. Elles conduisent si nécessaire à prendre des mesures préventives ou de remédiation.



76,7%



**C'est le volume de dépenses de la SNCF**

couvert, à fin 2025, par une évaluation de performance RSE Fournisseurs (71.2% fin 2024).

Ces démarches s'appuient sur une plateforme d'évaluation RSE des tiers, exploitée par les sociétés du Groupe.

Toutes les sociétés du Groupe disposent ainsi d'une procédure d'évaluation des tiers validée par leur COMEX, applicable sur tout leur périmètre (y compris leurs filiales), intégrant les exigences de la loi sur le « devoir de vigilance » selon des modalités appelées à être encore renforcées.

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

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

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

## Quatre piliers de l'évaluation RSE des fournisseurs

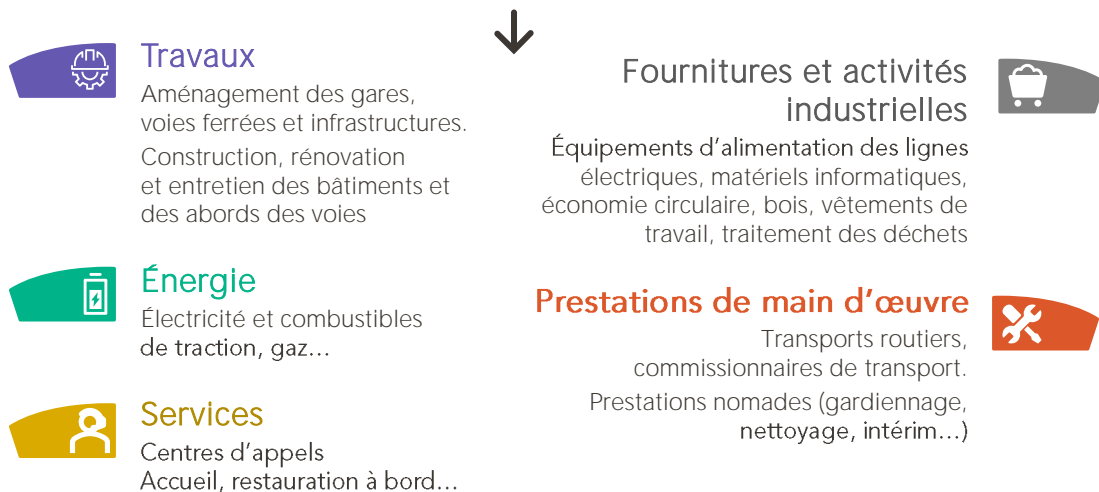
### 01 Cartographies des risques RSE des achats

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

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

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

### Principales familles d'achats à risques du Groupe



### 02 Engagement des fournisseurs et prestataires

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

Plusieurs dispositions relatives à la RSE sont prises en considération aux différentes étapes de la contractualisation avec les fournisseurs :

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

Depuis 2012, la direction des Achats Groupe ainsi que les directions achats d'activités au sein de SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les sociétés françaises de Rail Logistics Europe (RLE) sont labellisées RFAR\* (Relation Fournisseurs et Achats Responsables) et exigent de leurs fournisseurs qu'ils s'engagent à respecter la « Charte Relation Fournisseurs & RSE » (et la « Charte Sécurité » adoptée en 2025). GEODIS et Keolis sont alignées sur ces principes avec leurs propres chartes ou codes de conduite.

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 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 sur le périmètre de leurs marchés/chantiers avec la SNCF (notamment pour les marchés de travaux). Un bilan mensuel « Accidentologie Fournisseurs » est réalisé pour veiller à l'amélioration continue portée par les entreprises en matière de sécurité.

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

Le Groupe encourage les fournisseurs à mettre en place :

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

## 03 Procédure d'évaluation des tiers

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

Des évaluations sont réalisées avant l'entrée en relation d'affaires ou au cours de la relation d'affaires, notamment en cas d'évènements de nature à impacter le niveau de risque du fournisseur.

Ces évaluations reposent sur la cartographie des risques et les procédures d'évaluation des tiers en vigueur au sein des sociétés du Groupe. 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.

De surcroît, la SNCF s'est 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, avec un poids renforcé de la sécurité depuis 2025 (la décarbonation faisant l'objet d'un critère supplémentaire à hauteur de 5% de la note globale des fournisseurs les plus émetteurs de GES). En 2025, cette notation a couvert 86,5% des achats contractualisés après mise en concurrence (80,5% en 2024).

Dans ce cadre :

- Les fournisseurs classés à risque moyen font l'objet d'une évaluation simplifiée.
- Ceux présentant un risque fort 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 notamment :

- 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 inférieur ou égal à 30 (corruption perception index – Transparency international).

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

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

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

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

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

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

## 04 Actions de vigilance particulière

Les fournisseurs et prestataires peuvent être directement sollicités afin de démontrer la bonne mise en œuvre de la Charte Relation Fournisseurs & RSE ou la réalité de leur engagement contractuel RSE. À cet effet, la SNCF se réserve le droit de procéder - ou de faire procéder par une société tierce - à des audits sociaux 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 des responsables conformité du Groupe 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 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, par des démarches d'intelligence économique, ou encore d'audits.

## Politique mesurée mais volontariste d'audits sociaux fournisseurs sur sites

À la suite de l'expérimentation d'une série d'audits réalisés en 2022/2023, le Groupe a confirmé sa volonté d'inscrire ces démarches dans une trajectoire d'amélioration continue de la gestion de la relation avec ses prestataires. Ces audits s'ancrent 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 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 d'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 du précédent plan de vigilance, les modalités d'un suivi renforcé des conditions opérationnelles de réalisation des prestations de main d'œuvre sur les sites ou les chantiers de la SNCF ont été définies. Ces dispositions viendront compléter les processus d'évaluation et de contrôle existants, afin de réserver le recours à des audits externes aux situations problématiques les plus graves ou les plus urgentes. La faculté d'audit et les modalités de réalisation sont prévues contractuellement dans les marchés passés par les directions Achats des sociétés du Groupe avec les fournisseurs et prestataires.

En 2025, plus de vingt audits « sociaux » de fournisseurs ont été diligentés par les sociétés du Groupe, dont une dizaine à l'initiative de SNCF Réseau, notamment auprès d'entreprises de BTP ou de sous-traitants de rang 2 et 3 intervenant pour l'entretien de la végétation des abords ferroviaires. Certains de ces audits ont mis en évidence des écarts donnant lieu à des plans d'actions et à un suivi pluriannuel partagé avec les prestataires.



# 04.

## Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements

- Dispositif d'alerte accessible aux salariés et aux tiers
- Gestion, allocation et reporting des alertes
- Evolution des signalements
- Répartition des alertes reçues par catégorie

# Dispositif d'alerte Groupe accessible aux salariés et aux tiers

## Plateforme unique de réception des alertes

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

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

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

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

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

Dans le cadre des actions du Groupe visant à prévenir les risques liés à la santé-sécurité et aux droits humains des salariés de prestataires intervenant dans les locaux ou emprises de la SNCF, des campagnes d'information et d'affichage spécifiques sur le dispositif d'alerte ont commencé à être déployées sur les sites de production.

Fin 2025, une nouvelle campagne a ainsi été lancée dans ses emprises et un courrier de la Direction des Achats Groupe a été adressé à plus de 20 000 fournisseurs afin de les sensibiliser au dispositif d'alerte SNCF et d'inciter leurs salariés à l'utiliser pour signaler tout incident.

## 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 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 multicanal

Le dispositif d'alerte en ligne, déployé progressivement sur son périmètre par chaque 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 ou encore le référent éthique.

# 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, après information et consultation des CSE, elle a été annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

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.

## Management des alertes

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

Afin de garantir un niveau de protection uniforme aux bornes du Groupe, une politique de non-représailles applicable quel que soit le pays d'activité ou l'entité du Groupe concernée, est en cours d'adoption, et ce en déclinaison de la politique des droits humains du Groupe.

Le traitement des signalements est effectué, soit par la Direction de l'Éthique Groupe (DEG), soit par le réseau de référents éthiques et de référents alertes désignés au sein de chaque société du Groupe.

La 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 Direction de l'Éthique 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

Conformément aux recommandations de l'Agence Française Anticorruption, 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 et des suites données, remonté à la DEG par chaque société.



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

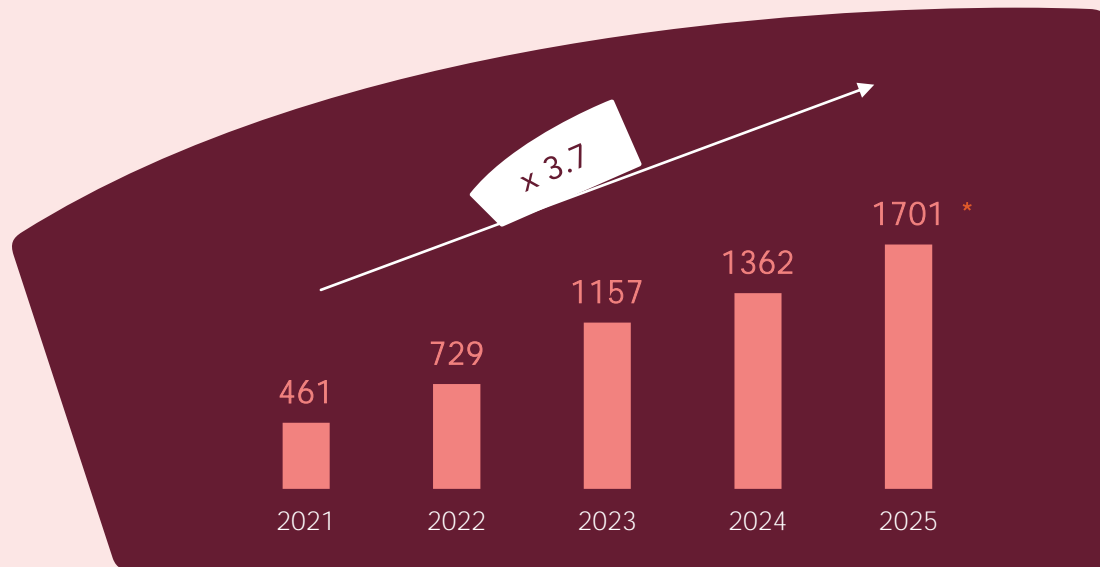
La direction de l'Éthique Groupe présente une fois par an un bilan consolidé des alertes de l'exercice précédent auprès :

- Des instances dirigeantes (COMEX Groupe, COMEX de chaque société, comité CNRG & RSE du conseil d'administration)\*.
- Des partenaires sociaux (concertations bilatérales annuelles avec les organisations syndicales représentatives sur les alertes dans le cadre de la présentation du plan de vigilance, des présentations annuelles au comité de Groupe et au Comité d'entreprise européen Groupe).
- Des commissaires aux comptes (au titre du risque de fraude concernant les comptes consolidés et de leur mission portant sur le rapport de durabilité).

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.

# Evolution 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 qu'ils lui accordent



\* : Données provisoires : le bilan consolidé des alertes 2025 aux bornes du Groupe sera publié dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe, accessible sur le site [institutionnel.sncf.com](http://institutionnel.sncf.com).

Un taux de connaissance du dispositif d'alerte en progression continue\*\*



84%  (+4 pts par rapport à 2024)


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

Maintien d'un niveau de confiance élevé dans le dispositif \*\*



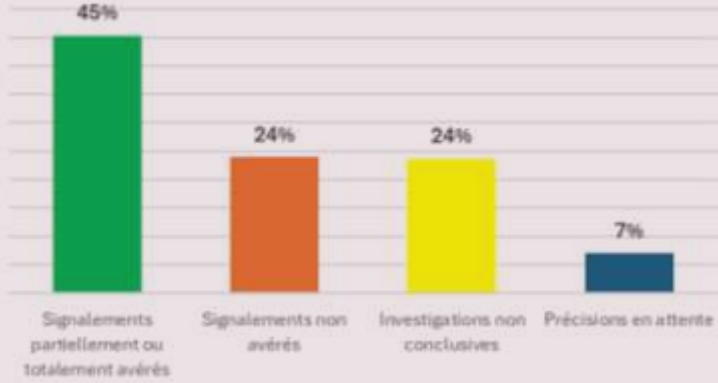
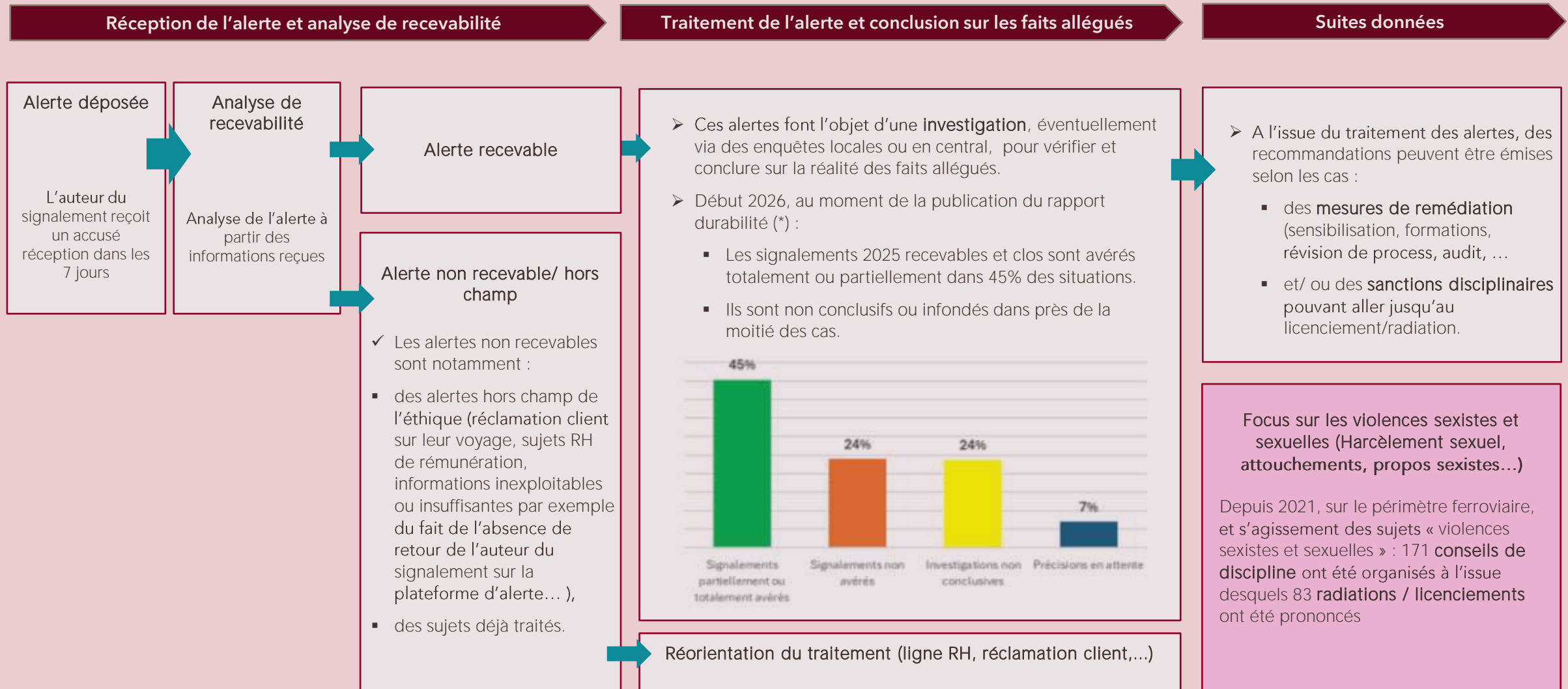
81% 

des salariés connaissant le dispositif d'alerte éthique du Groupe ont confiance dans ce dispositif.

87%  (+3 pt. par rapport à 2023)

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

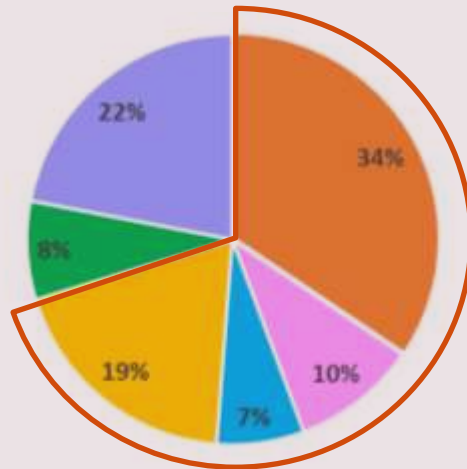
# Etapes clés du traitement des alertes



(\*) : Au regard des délais de publication du rapport de durabilité, des retraitements et analyses sont encore en cours. Les données définitives seront publiées dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe sur le site [sncf.com](http://sncf.com) en avril 2026.

# Catégories de signalement

➤ Parmi les alertes dans le champ de l'éthique, 70% relèvent du capital humain



## Capital Humain

- Harcèlement moral & discrimination
- Violences sexistes et sexuelles (dont harcèlement sexuel)
- (\*) ■ Conditions de travail, égalité de traitement, droits humains
- Atteintes au respect des personnes, conflit, propos...
- (\*\*) ■ Ethique des affaires
- (\*\*\*) ■ Autres

## A NOTER :

Agissements sexuels et sexistes : le nombre de signalements sur ces sujets représente environ 1 alerte sur 10. Ce taux est stable depuis 2023.

(\*) Conditions de travail, égalité de traitement, droits humains :

- Infraction aux réglementations sur la santé, l'hygiène et la sécurité du travail
- Violation des règles applicables à la protection des données personnelles
- Infraction aux normes sociales et au code du travail / Emploi illégal ou fictif
- Violation des droits humains et des libertés fondamentales

(\*\*) Ethique des affaires :

- Corruption/ Trafic d'influence/ Conflit d'intérêts
- Détournement d'actifs
- Blanchiment d'argent / Fraude financière / Falsification de documents avec impact comptable/financier
- Politique anticoncurrentielle ou transmission d'informations confidentielles

(\*\*\*) Autres :

- Autre pratique contraire à l'éthique
- Pratique contraire aux principes de laïcité et neutralité
- Usage abusif des réseaux sociaux, outils d'informations ou de communication



# 05.

## Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité

- Dispositifs de pilotage du devoir de vigilance
- Gouvernance et pilotage des risques IA dans le groupe SNCF
- Dialogue avec les organisations syndicales et les instances de représentation du personnel
- Dialogue avec les parties prenantes externes
- Ancrage du devoir de vigilance dans les pratiques du Groupe
- Tableau de bord du plan de vigilance

# 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.

Chacune des sociétés du Groupe est responsable sur son périmètre de l'actualisation de sa 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).

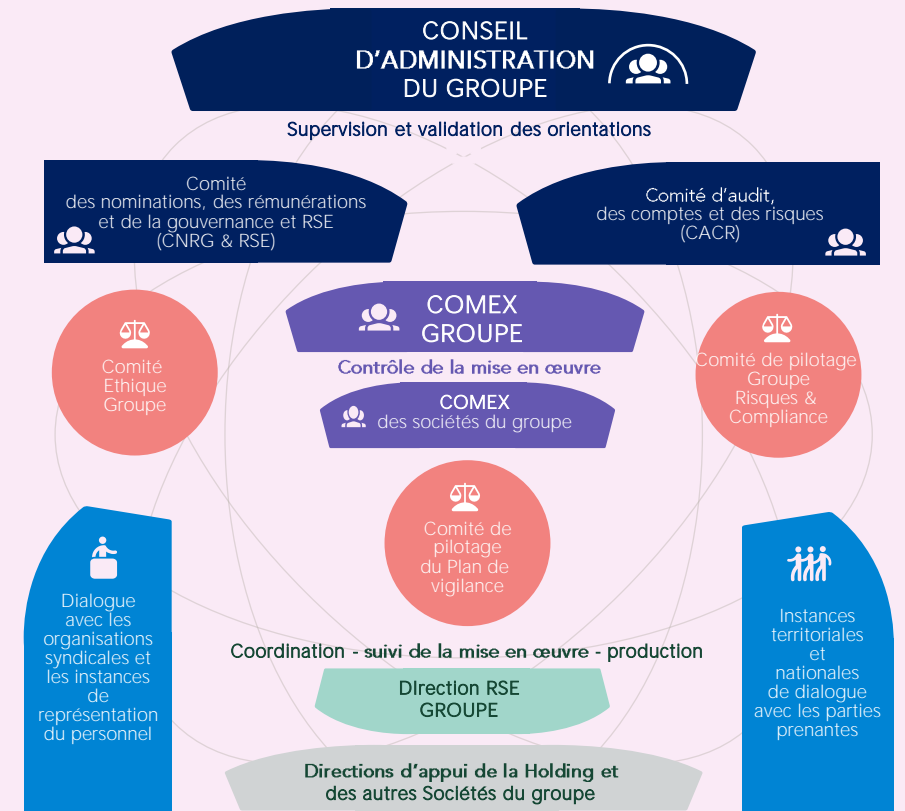
## Rôle des directions d'appui dans le suivi du plan de vigilance

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, 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



# Gouvernance et pilotage du risque « IA » dans le Groupe SNCF

Les risques liés à l'émergence de l'IA étaient déjà mis en avant dans le plan de vigilance 2024. Depuis 2025 un risque IA est intégré à la cartographie des risques majeurs du groupe. Ce risque fait l'objet d'une gouvernance transverse au sein du Groupe, pour accompagner le passage de l'expérimentation à l'industrialisation, tout en maîtrisant les risques pour les salariés, les clients, les tiers et l'environnement.

Elle repose sur :

- Un comité IA générative, animé par la direction Numérique, qui fixe les orientations (déploiement, choix technologiques) et identifie les cas d'usage stratégiques pour le Groupe.
- Un bureau de l'IA constitué au sein de SNCF SA, regroupe la direction Numérique, le DPO Groupe et la direction de l'Éthique. Il accompagne les projets et en évalue les risques (éthique, droits humains, santé sécurité, cybersécurité, données personnelles).
- Un réseau de correspondants éthique IA chargé de repérer les projets sensibles, d'alimenter la cartographie des risques et de diffuser la culture de vigilance IA.

Cette gouvernance repose notamment sur un partenariat entre la DG Numérique Groupe et la Direction de l'éthique Groupe. Il a permis de définir un code de conduite de l'éthique de l'IA (applicable aux développeurs internes comme externes) et des lignes directrices à l'attention des salariés pour un usage responsable de l'IA générative, progressivement intégrés aux processus internes, y compris dans les cahiers des charges intégrant des modules d'IA. Certaines filiales, comme Keolis, développent des dispositifs d'industrialisation pour dupliquer des cas d'usage IA entre réseaux, qui requièrent une évaluation systémique des impacts avant toute généralisation.

## Salariés : santé-sécurité, droits humains, emploi

Les principaux risques pour les salariés portent sur les conditions de travail (charge mentale, risques psychosociaux), la protection des données, la non-discrimination et les effets sur l'emploi et les compétences. Le Groupe encadre les cas d'usage ayant un impact direct sur les personnes par la supervision humaine, des tests de non-discrimination et des mécanismes de recours. Dans certaines entités opérationnelles, telles que Keolis, l'IA est utilisée pour automatiser des tâches répétitives ; ces usages font l'objet d'un accompagnement pour prévenir les risques psychosociaux et les inquiétudes liées à l'évolution des métiers. L'acculturation à l'IA est renforcée pour limiter les usages non maîtrisés et outiller le dialogue social. Un outil interne « SNCF GPT », déployé à grande échelle, est doté de garde fous techniques afin de réduire les risques de fuite de données ou de contenus inappropriés. De nombreuses actions d'acculturation ont été menées auprès des salariés. Ce sont ainsi 42 000

collaborateurs qui ont été formés à l'utilisation de l'IA générative, mais aussi sensibilisés aux impacts éthiques, sécuritaires et environnementaux liés à ses usages. L'outil interne « SNCF GPT », déployé dans les sociétés ferroviaires du Groupe intègre plusieurs fonctionnalités et paramètres by design qui permettent de réduire jusqu'à 80% la consommation énergétique.

Par ailleurs, les projets IA significatifs sont présentés aux CSE pour anticiper leurs effets sur l'organisation du travail, en s'appuyant notamment sur les travaux de l'OIT concernant l'impact de l'IA sur la santé et la sécurité.

## Clients, activités et prestataires

Pour les clients, l'IA est mobilisée de façon encadrée pour améliorer la qualité de service, en particulier dans la relation client et l'information voyageurs chez SNCF Voyageurs comme chez Keolis, avec supervision humaine et exigences de fiabilité des contenus. L'IA est également utilisée pour la maintenance et la sûreté (prédiction de défaillances, traitement d'images, aide au diagnostic), en appui de l'expertise des agents et avec des exigences renforcées de cybersécurité. Vis à vis des fournisseurs et prestataires, les procédures d'achats et de cybersécurité intègrent les risques IA (éthique, transparence, protection des données, sobriété numérique). Des démarches de cartographie des composants logiciels améliorent la connaissance de la chaîne logicielle et des dépendances critiques.

## Environnement et sobriété numérique

Conscient de l'empreinte environnementale de l'IA, le Groupe SNCF fait le choix d'un développement sobre, avec un pilotage resserré des usages de « SNCF GPT », une priorisation des cas d'usage à forte valeur ajoutée et la limitation des expérimentations énergivores sans bénéfice démontré. Une vigilance particulière est portée au choix des infrastructures et solutions supports (efficacité énergétique, data centers optimisés), en cohérence avec les démarches de Terralpha (filiale télécom de SNCF Réseau) pour réduire la consommation électrique de ses points de présence numériques. L'impact CO<sub>2</sub> des systèmes d'IA est pris en compte dans l'arbitrage des projets, afin que leur empreinte ne vienne pas annuler les gains environnementaux obtenus par ailleurs grâce à l'optimisation des circulations, de la maintenance et des flux logistiques.

**Focus GEODIS :** au sein de GEODIS, l'IA est mobilisée pour améliorer la performance opérationnelle (ex. optimisation de tournées, meilleure utilisation des capacités, aide à la réponse aux appels d'offres) et peut contribuer à mieux piloter certains risques. En 2025, GEODIS a franchi une étape de structuration en créant une direction dédiée à l'intelligence artificielle.

# 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 RSE 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.

Par ailleurs, le plan de vigilance fait l'objet d'une présentation ou d'une information auprès des instances représentatives du Groupe SNCF :

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

ainsi que dans les comités d'entreprise européens 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 vise à permettre 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, CSE, national) et impliquent les représentants du personnel, les membres de la direction et des experts en santé et sécurité.

### INSTANCES DE DIALOGUE SST

	Fréquence	Niveau
Commission de Proximité	Trimestrielle	Etablissement
Commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail (CSSCT)	Trimestrielle	
Comité Social et Économique (CSE)	Mensuelle	CSE
Commission transverse des CSE	Selon accord	
Comité Social et Économique Central (CSEC)	Trimestrielle	National
CSSCT Instance Commune	Trimestrielle	
Observatoire de la Santé et de la Sécurité au Travail (OSST)	Annuelle	



CEE du Groupe :  
37 syndicats de 20 pays  
d'Europe représentés

# Dialogue avec les parties prenantes externes

## Dialogue territorial et enjeux RSE

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 clients, 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 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, notamment à l'occasion de webinaires dédiés à la sécurité. 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.

## Comités des parties prenantes

Le comité consultatif des parties prenantes (CCPP), présidé par le P-DG du Groupe, 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 CCPP sur les enjeux stratégiques prioritaires pour l'entreprise tels que la sécurité, la qualité de service, la responsabilité sociale et environnementale, la performance extra-financière, l'aménagement et la cohésion des territoires ou encore l'évolution des mobilités, permettent de nourrir la stratégie RSE de la SNCF. Les travaux et recommandations du CCPP alimentent le conseil d'administration. Les sociétés SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et Keolis animent à leur niveau leur propre instance de consultation de leurs parties prenantes.



## Représentants de l'État

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

# Ancrage du devoir de vigilance dans les pratiques du Groupe

## Le plan, outil de transformation des pratiques

Le plan de vigilance du groupe SNCF organise de manière opérationnelle la prévention des risques dans l'ensemble des sociétés et filiales contrôlées. Il s'appuie sur six leviers structurants qui concrétisent les exigences du devoir de vigilance, en les reliant directement aux décisions de gestion, aux relations commerciales et aux modes de coopération avec les parties prenantes.

## Les six leviers qui structurent la mise en œuvre du plan de vigilance du Groupe

### 1. Intégrer les risques liés au devoir de vigilance dans le management des risques majeurs des sociétés du Groupe

L'objet de ce premier levier est d'intégrer les risques liés au devoir de vigilance dans les cartographies de risques majeurs des SA. Les risques liés au devoir de vigilance sont ainsi progressivement migrés et documentés dans les cartographies des risques majeurs des sociétés et du Groupe, en prenant en compte les impacts spécifiques à la vigilance. L'homogénéisation des principes méthodologiques s'est poursuivie en 2025. L'enjeu pour 2026 est d'approfondir l'analyse des risques dans les chaînes d'approvisionnement.

### 2. Compléter le dispositif spécifique de contrôle pour les filiales les plus à risques

Un dispositif spécifique de contrôle interne des filiales, étend le devoir de vigilance à des filiales (de rang 3 ou plus) des sociétés du Groupe. En 2025, les entités

couvertes représentent 80% du chiffre d'affaires dans les pays à risques, avec un socle de contrôles standardisé. La priorité 2026 est d'élargir encore la couverture, pour généraliser et renforcer la maîtrise des risques en s'appuyant sur des dispositifs et pratiques harmonisés.

### 3. Réaliser des audits sociaux fournisseurs au niveau de chaque société du Groupe

La généralisation des audits sociaux fournisseurs dans les SA du Groupe est un enjeu. En 2025, les audits ont continué d'être déployés auprès de prestataires de rang 1 à 3, avec des plans d'accompagnement lorsque des non-conformités étaient identifiées. Le Groupe vise en 2026 un partage systématique des référentiels et des résultats d'audit au sein des sociétés du Groupe (notamment entre les directions Achats) et l'augmentation de la couverture des segments d'achats et des pays les plus à risques. Des mutualisations sectorielles seront également recherchées.

### 4. Renforcer le suivi opérationnel des prestations de main-d'œuvre

Un suivi renforcé des prestations de main-d'œuvre est mis en place en synergie avec le programme "Tous partenaires en sécurité" présenté en partie 2.1 de ce plan. En 2025, les responsabilités tout au long du processus d'achat et de suivi opérationnel des prestations, ont été clarifiés et les contrôles sur site renforcés, en particulier sur les prestations sensibles (nettoyage, sécurité, etc.). Les travaux de 2026 se concentreront sur le déploiement par les SA de plans d'action issus de travaux sur les droits humains dans les chaînes d'approvisionnement, conduits par la Direction RSE du Groupe en 2025 dans le cadre de sa participation à un programme de travail du Pacte Mondial de l'ONU.

### 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

L'objet de ce levier vise à structurer les relations avec les parties prenantes externes, en mobilisant les instances de dialogue existantes, pour que les enjeux du devoir de vigilance soient davantage mis en avant dans les échanges. Les canaux et instances à privilégier sont identifiés. L'objectif pour 2026 est de renforcer et de compléter ces dispositifs pour faire du devoir de vigilance et de la RSE des vecteurs réguliers de la concertation avec les parties prenantes.

### 6. Exploiter le dispositif d'alerte éthique comme mécanisme d'alerte au titre de la loi sur devoir de vigilance

Ce sixième levier consacre et consolide le dispositif d'alerte éthique comme mécanisme d'alerte du plan de vigilance. Fin 2025, la communication auprès de tous les salariés, y compris ceux des prestataires, a commencé à s'organiser avec la diffusion au plus près des agents sur les sites de production. En 2026, l'information sur l'existence du dispositif, son accessibilité à l'ensemble de la chaîne de valeur et le suivi des alertes afférentes, seront étendus dans une logique de traçabilité et de traitement effectif.

**En faisant du devoir de vigilance une pierre angulaire de ses pratiques, le Groupe inscrit les droits humains au cœur de ses choix de gestion, de ses relations commerciales et du suivi de ses chaînes de valeur, actant une transformation profonde de sa manière de concevoir et d'exercer ses activités.**

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

Risques de la cartographie	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
<b>SSP1</b> EXPOSITION DES PERSONNES AUX RISQUES CLIMATIQUES	Production d'un plan d'adaptation au changement climatique pour chacune des sociétés du Groupe	À fin 2025, toutes les sociétés du Groupe ont établi leur plan d'adaptation au changement climatique	Production en 2025 des plans d'adaptation au changement climatique pour chacune des sociétés du Groupe
<b>SSP2</b> ACCIDENT GRAVE D'EXPLOITATION	Nb. de morts et de blessés graves de voyageurs par milliards de voyageurs.km et par millions de trains de voyageurs.km	0,018.10 <sup>-9</sup> en 2023	VNR* : 0,11.10 <sup>-9</sup>
<b>SSP3</b> 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 Nb. de morts et de blessés graves parmi les personnes non autorisées dans les emprises ferroviaires, par millions de trains.km	69,80.10 <sup>-9</sup> en 2023 74,71.10 <sup>-9</sup> en 2023	VNR : 78,7.10 <sup>-9</sup> VNR : 67,16. 10 <sup>-9</sup>
<b>SSP4</b> ACCIDENTS DU TRAVAIL ET EXPOSITION À DES SUBSTANCES DANGEREUSES (SALARIÉS OU PRESTATAIRES)	Taux de fréquence des accidents du travail	TF 12 mois glissants s'établit à 14,5 à fin déc. 2025	Taux de fréquence de 11 objectif PRISME à fin 2025
<b>SSP5</b> 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	5 430 managers engagés dans la démarche à fin 2025	5 000 managers engagés dans la démarche à fin 2025

Sociétés ferroviaires du Groupe

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

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

Risques de la cartographie	Indicateurs d'action	Résultats	Objectifs
<b>DH1</b> DÉGRADATION DES CONDITIONS DE TRAVAIL	Indicateur de QVT résultant d'un baromètre annuel interne, regroupant les réponses positives à 5 questions portant sur les conditions de travail	Note SNCF : 78 Benchmark : 76	Maintien durable de la note au-dessus du benchmark auprès de salariés de grandes entreprises françaises
<b>DH2</b> HARCÈLEMENT SEXUEL ET ATTEINTES SEXISTES	Formation obligatoire de tous les salariés et de tous les comités de direction des sociétés ferroviaires du Groupe	Salariés : 83% Codir : 98,5%	100% des salariés 100% des Codir
<b>DH3</b> 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 RLE intégrées à la campagne annuelle de « devoir de vigilance » Démarche d'audits sociaux de plusieurs filiales de GEODIS et certains de leurs sous-traitants Nouveau process de management des audits sociaux fournisseurs par les Achats de SNCF Réseau	Renforcer l'ancrage du devoir de vigilance dans les activités du Groupe en s'appuyant sur ses six leviers spécifiques et pérennes (cf. page 55), en ajoutant chaque année de nouvelles entités et métiers à la gestion des risques associés
<b>DH4</b> FUITE DE DONNÉES SENSIBLES	Pourcentage de salariés ayant suivi la formation obligatoire sur les cyber-réflexes	89,5% à fin 2025	100%
<b>ENV1</b> REJETS ACCIDENTELS DE PRODUITS OU DÉCHETS DANGEREUX	Pourcentage de sites industriels de la SNCF triple certifiés ISO 9001, ISO 45001, ISO 14001	92% à fin 2025	Maintien de la triple certification de 100% des sites industriels (périmètre Groupe SNCF)
<b>ENV2</b> ÉPUISEMENT DES RESSOURCES NATURELLES	Déclinaison de la politique économie circulaire Groupe signée par les présidents de chaque société en janvier 2024	16% de déchets non recyclés à fin 2025	Zéro déchet non valorisé à horizon 2030 pour les produits et matières valorisables
<b>ENV3</b> NON-MAÎTRISE DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE	Pourcentage de réalisation de la trajectoire (France) à la fin de l'exercice écoulé par rapport à l'année de référence 2015	58% à fin 2025	- 30% de GES émis en par les activités de transport - 50% de GES émis par les bâtiments à horizon 2030
<b>ENV4</b> ATTEINTE A LA BIODIVERSITÉ	Chaque société du Groupe évalue ses impacts sur la biodiversité, dans l'objectif d'agir sur sa chaîne de valeur pour réduire les pressions directes liées à ses opérations.	SNCF a mené une étude d'empreinte et dépendances à la biodiversité sur le périmètre des SA ferroviaires en 2022/2023 qui a nourri le renouvellement de ses engagements act4nature international en 2024. Geodis a évalué ses impacts et dépendances en 2025, et Keolis devrait mener une étude en 2026.	Elaboration d'une stratégie biodiversité par SA sur la base des engagements Act4nature International signés en 2024



retrouvez-nous sur  
[www.sncf.com](http://www.sncf.com)



#### Contact

*[engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr](mailto:engagementsocietal-transitionecologique@sncf.fr)*

#### Crédits photos

Page 1 : Rail Logistics Europe – Page 3 : Yann Audic – Pages 7 : Maxime Huriez – Page 11 : Antoine Doyen – Page 22 : Maxime Huriez – Page 30 : SNCF Réseau – Page 38 : Christophe Petit Tesson – Page 44 : Sébastien Godefroy – Page 50 : J.C. Milhet

