

Impact environnemental et sociétal

Rapport 2025



SOMMAIRE

PROFIL DU GROUPE

04

STRATÉGIE RSE

10

Manifeste	11
Feuille de route et enjeux matériels.....	12
Gouvernance RSE.....	14
Interactions avec les parties prenantes	15

ENVIRONNEMENT

16

Atténuation du changement climatique	18
Adaptation au changement climatique.....	22
Économie circulaire	23
Pollution	24
Biodiversité	25

RESSOURCES HUMAINES

26

Les enjeux humains au cœur de la transformation du groupe	28
Culture, organisation et talent	29
Engagement & Qualité de vie au travail.....	30
Santé-sécurité des salariés	31
Mixité et diversité	32

GOVERNANCE

34

Éthique des affaires.....	36
Respect des droits de l'Homme	37
Achats responsables.....	38

ANNEXES

40

Tableaux d'indicateurs	42
Table de concordance CSR.....	44

ÉDITO

C'est en 2025 que sont nés Hexafret et Technis, et Rail Logistics Europe comme un groupe de plein exercice.

Cette transformation, qui intervient dans un contexte économique difficile, a mis en lumière notre collectif humain, qui peut être fier du travail accompli. Jour après jour, nos six sociétés, avec chacune leurs singularités et complémentarités, relient les usines, les ports, les centres économiques, les entrepôts de nos clients partout en Europe et au-delà.

Nous sommes désormais un acteur majeur du fret ferroviaire en Europe grâce à nos expertises reconnues et complémentaires, nos synergies toujours plus nombreuses, une croissance solide dans un marché difficile, un positionnement unique et un leadership réel en matière de décarbonation : avec seulement 9 g de CO₂e émis par tonne transportée, nous offrons à nos clients la solution de transport terrestre la plus sûre, la plus fiable, la plus sobre en énergie et la plus décarbonée d'Europe.

Ce premier rapport RSE, placé sous le signe de la coopération, démontre notre ambition pour un fret plus durable. Partout en Europe, nos équipes s'engagent pour réduire l'impact environnemental du transport de marchandises de manière continue, pour travailler en sécurité, pour cultiver la diversité, l'inclusion et l'engagement des équipes, et pour agir au quotidien selon les meilleurs standards éthiques. Cette mobilisation se traduit par des actions concrètes comme la mise en pratique d'outils d'écoconduite dans nos entreprises ferroviaires, le développement de la réparation de pièces détachées chez Technis ou encore la féminisation des recrutements chez Captrain en Espagne.

Cet engagement est aussi l'illustration de nos trois valeurs, « *Committed together: we care, we connect, we deliver* » et plus particulièrement du choix que nous avons fait collectivement de placer le « *care* » comme la première d'entre elles. Prendre soin de nos clients, de nos salariés, de notre environnement, assurer la sécurité des circulations et de nos personnels ne s'opposent pas à la performance. Bien au contraire.

Frédéric Delorme,
Président de
Rail Logistics Europe



PROFIL DU GROUPE



Le groupe Rail Logistics Europe

Le groupe Rail Logistics Europe est, au sein du Groupe SNCF, la branche dédiée à la logistique et au transport ferroviaire de marchandises. Grâce à une couverture territoriale dense, en Europe et au-delà, et à une large palette de services, il propose à ses clients chargeurs des solutions sur mesure et bas carbone.

Un leader européen

- **1,8 Md€** de chiffre d'affaires en 2025.
46 % en France, 54 % à l'international
- **Premier pôle ferroviaire de marchandises** en France et second en Europe (en volumes transportés).
- **5^e opérateur multimodal** en Europe
- Un portefeuille de **1 500 clients**

Un acteur engagé dans la décarbonation des chaînes d'approvisionnement

Le fret ferroviaire conventionnel et le transport combiné sont des moyens de transport sûrs et moins émissifs que le transport routier.

Ce qui se traduit en 2025 par :

- **11x moins de CO₂e** émis,
- **6x moins** d'énergie consommée,
- près de **1 milliard d'euros** d'externalités négatives évitées (accidents, congestion, pollution atmosphérique, climat...)

Des équipes mobilisées et professionnelles

- **Une culture qui valorise la diversité**, l'égalité et le bien-être des salariés.
- **La sécurité et la santé** des équipes au cœur des priorités du groupe.
- **Les valeurs** déclinées dans les principes de management.

Un modèle décarboné

La taxonomie verte européenne est un système de classification des activités économiques au plan environnemental. Elle vise à :

- **réorienter les flux financiers** vers les activités durables,
- **intégrer la durabilité** dans la gestion des risques,
- **favoriser la transparence** et la comparabilité des entreprises grâce à une grille de lecture commune.

En 2025, **66 %** du chiffre d'affaires de Rail Logistics Europe est aligné avec l'objectif « d'atténuation du changement climatique » de la taxonomie verte. Ce résultat témoigne de sa contribution à la décarbonation des flux de transport.

Un groupe intégré

Une offre de services complémentaires

Le modèle Rail Logistics Europe (RLE) repose sur la complémentarité de six sociétés qui conçoivent et produisent, grâce à un réseau unique de métiers et d'expertises en Europe, des solutions de logistique ferroviaire qui accélèrent le report modal de la route vers le rail.

Notre mission

« Nous nous engageons à apporter les solutions de fret ferroviaire les plus sûres et les plus fiables à nos clients partout en Europe. Chaque jour, nos équipes réinventent la logistique pour un avenir plus durable. »

Nos valeurs

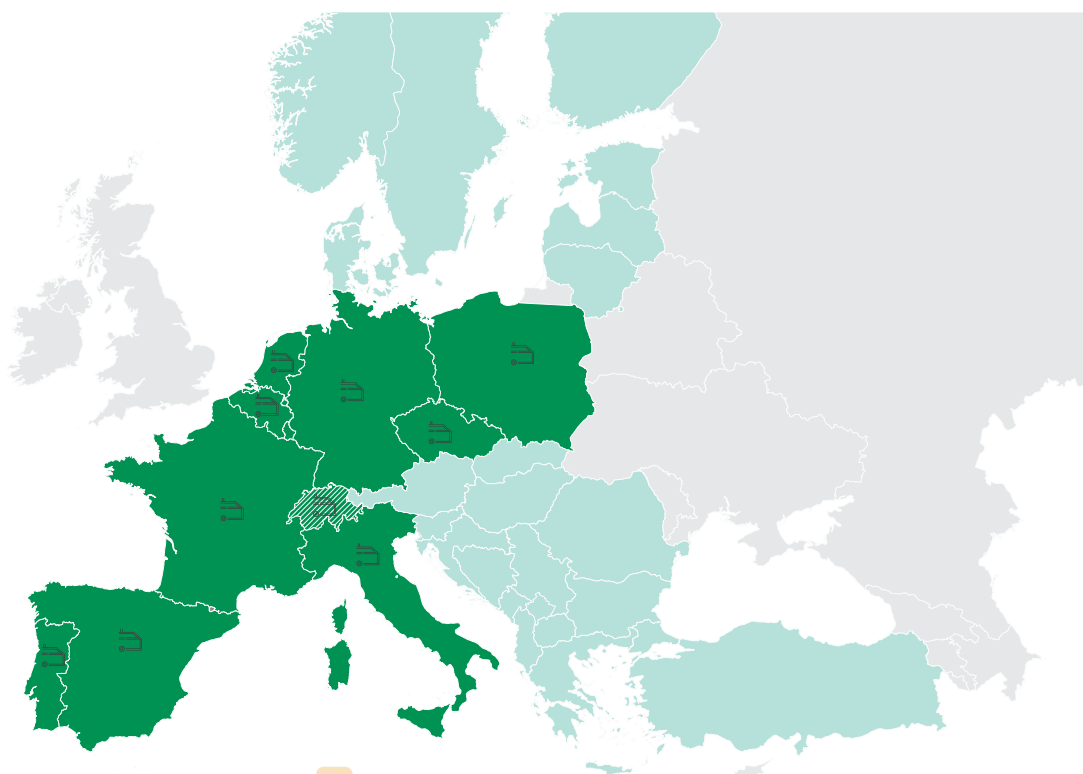
*Committed together :
we care, we connect, we deliver*

Notre place au sein du Groupe SNCF



Une implantation dans 13 pays européens

-  Réseau RLE
-  Certificat de sécurité valide
-  Zone commerciale RLE





En tant qu'opérateur ferroviaire, Hexafret achemine des marchandises par le rail et exécute tous types de manœuvres ferroviaires pour desservir les sites industriels. Hexafret organise le groupage de tous types de formats, du wagon au train entier, des territoires à l'Europe.

Raison d'être

« Agir ensemble pour un fret accessible et responsable qui irrigue les territoires. »

Atouts

Grâce à son maillage unique sur tout le territoire et à un plan de transport mutualisé, l'opérateur ferroviaire peut répondre à tous les besoins de transports de marchandises, même très spécifiques, en France et au-delà, vers plus de 1 000 destinations en Europe.

Principaux clients : industriels de l'acier et de la chimie, transports militaires, secteur agricole, commissionnaires de transport.

Valeur créée

- Décarbonation de la chaîne logistique des clients, des territoires à l'Europe.
- Soutien à l'industrialisation et à la création d'emplois dans les territoires.
- 85 % des tonnes.km transportées en traction électrique : contribution à la transition écologique en Europe.

680 M€

de chiffre d'affaires
dont 40 % à
l'international

4 302

salariés

480

locomotives

800

trains longue distance
par semaine

Environ

1 MtCO₂e
évités¹



Fort d'un réseau unique, Captrain propose des services de transport et de logistique sur les principaux corridors internationaux ainsi que sur les marchés nationaux d'Europe occidentale et centrale.

Atouts

Avec une présence dans sept pays, Captrain offre un ensemble complet de services comprenant le transport longue distance, les services ferroviaires sur sites industriels et terminaux ainsi que le développement de concepts logistiques répondant aux besoins spécifiques de ses clients.

Principaux clients : commissionnaires de transport, industriels de l'acier et de la pétrochimie, construction et travaux.

Valeur créée

- Solutions de transport ferroviaires et réduction de l'empreinte carbone des clients pour les transports longue distance.
- Soutien à la production industrielle en Europe, de la Pologne au Portugal.

711 M€

de chiffre
d'affaires dont 81 %
à l'international

3 360

salariés

444

locomotives

7

filiales en Europe

Environ

1 MtCO₂e
évités¹



VIA est l'expert des autoroutes ferroviaires à haute fréquence et propose des solutions de transport de semi-remorques sur des lignes dédiées, adaptées aux trajets longue distance.

Atouts

Grâce au chargement de semi-remorques sur les trains, en mode non-accompagné (sans les tracteurs ni les chauffeurs) et le plus souvent à l'horizontal (grâce à la technologie Lohr qui permet d'accueillir sur les wagons la quasi-totalité du parc de camions), VIA contribue à la réduction des externalités négatives (pollution, congestion, accidents routiers), et garantit l'optimisation de transits compétitifs entre ses terminaux dédiés (Le Boulou, Sète, Calais, Bettembourg et Mougierre).

Principaux clients : transporteurs routiers, compagnies maritimes, distributeurs.

Valeur créée

- Réduction des externalités négatives du transport par la route.
- Massification des flux et des volumes de marchandises : 48 semi-remorques peuvent être transportés sur un seul train.

120 M€ **88**

de chiffre d'affaires

trains par semaine

217

salariés

6

lignes d'autoroutes ferroviaires connectées à un réseau européen

Environ

300 ktCO₂e

évités¹



Naviland Cargo est un opérateur de transport combiné qui assure le transport physique de containers maritimes de bout en bout en combinant le meilleur du rail, de la route et du fluvial.

Atouts

Depuis le site du chargeur jusqu'au port, ou du port jusqu'aux bassins industriels et économiques, Naviland Cargo propose des solutions de bout en bout en intégrant traction ferroviaire, routière et gestion de terminaux. La société relie les grands ports européens (Le Havre, Marseille Fos, Anvers-Zeebrugge, Rotterdam, Barcelone, Hambourg) aux principaux pôles économiques et industriels en France.

Principaux clients : compagnies maritimes, commissionnaires de transport, transporteurs routiers.

Valeur créée

- Diminution des émissions de gaz à effet de serre de la chaîne logistique grâce au transport multimodal.
- Connexion des ports aux bassins industriels et de consommation à haute fréquence et qualité.

193 M€ **20**

de chiffre d'affaires

terminaux et agences de transport combiné en France et en Europe

687

salariés

250 000

UTI (Unités de Transport Intermodales) transportées par an

Environ

100 ktCO₂e

évités¹

¹émissions de gaz à effet de serre évitées par rapport à un transport routier équivalent. Les définitions des indicateurs sont présentées en annexe.

Forwardis est un commissionnaire de transport international qui pilote et combine plusieurs modes de transport – rail, route, fluvial – pour proposer des solutions clés en main afin d'acheminer les marchandises des clients du premier au dernier kilomètre, en Europe et au-delà.

Atouts

En tant qu'architecte neutre de solutions logistiques, la société s'appuie sur les prestations d'un réseau de partenaires, dont les sociétés du groupe RLE, pour organiser le transport et les flux clients. Les équipes basées en France et en Allemagne fournissent des services sur mesure et clés en main (conseil, ingénierie, solutions combinées et multimodales) en privilégiant les modes de transport bas carbone.

Principaux clients : industriels de la pétrochimie, secteur agricole (céréales, sucre, engrais), acteurs de l'économie circulaire.

Valeur créée

- Ingénierie de solutions de transport décarbonées de l'Europe à la Chine.
- Sécurité des marchandises (certification ISO 22000 sécurité alimentaire, SQAS, ...).
- Optimisation des coûts de transport.

222 M€

de chiffre d'affaires
dont 60 % à
l'international

3

bureaux en France
et en Allemagne

Plus de

112

salariés

100

partenaires
de transport

Environ

200 ktCO₂e
évités¹

Technis assure une maintenance accessible et performante qui optimise le potentiel d'exploitation des locomotives pour un fret compétitif et porteur d'avenir. Technis accompagne exploitants, loueurs, mainteneurs et constructeurs avec des prestations de maintenance d'exploitation (préventive, corrective, dépannage) et industrielle (remplacement d'organes, opérations mi-vie), ainsi que des services spécifiques (mise à disposition d'installations, interventions mobiles, mouvement, autres expertises techniques).

Atouts

Premier opérateur de maintenance de locomotives en France, Technis réunit 500 experts de la maintenance et du métier de l'exploitant. Grâce à ses 11 sites pouvant traiter tous types de locomotives et ses équipes mobiles, Technis intervient sur tout le territoire, au plus près des besoins des clients.

Principaux clients : entreprises ferroviaires, loueurs et constructeurs de locomotives.

Valeur créée

- Fiabilité et sécurité des locomotives.
- Allongement de la durée de vie des actifs.
- Réparation et réutilisation des pièces détachées.
- Soutien à l'emploi industriel territorial et à l'économie circulaire.

104 M€ 11

de chiffre
d'affaires

sites de maintenance
répartis sur tout
le territoire français
et positionnés sur
les flux des clients

516
salariés

STRATÉGIE RSE



MANIFESTE

Pour réaliser les objectifs de décarbonation du transport, responsable de plus de 30 % des émissions de gaz à effet de serre en France, le report modal de la route vers le rail est indispensable. Le fret ferroviaire, naturellement peu carboné et sobre en énergie, permet de contribuer à l'effort européen de lutte contre le changement climatique et rend notre économie plus résiliente aux contraintes énergétiques à venir.

En Europe, le transport de marchandises ferroviaire opéré par Rail Logistics Europe génère 11 fois moins d'émissions de gaz à effet de serre que la route. Nous proposons ainsi une solution immédiatement disponible pour aider nos clients à décarboner leur chaîne logistique et tenir leurs objectifs environnementaux. Partout en Europe, grâce à notre offre intégrée, nous apportons les solutions de logistique ferroviaire les plus sûres, les plus fiables et les plus durables.

En 2025, nos activités ont permis d'économiser plus de 2,4 millions de tCO₂e dans les chaînes d'approvisionnement de nos clients.

Au-delà des enjeux climatiques, le transport de marchandises par rail génère aussi nettement moins d'externalités négatives pour la société que par la route. Réduction des accidents, de la congestion, de la pollution atmosphérique, efficacité énergétique ; ces co-bénéfices sociétaux et environnementaux justifient le choix de la France et de l'Union européenne de se doter d'une stratégie ambitieuse de croissance de la part modale du ferroviaire.

Chaque année, nos activités contribuent à éviter environ 1 milliard d'euros d'externalités négatives.

Grâce à un maillage territorial unique, nous participons au développement de l'économie et de l'emploi local. Nous soutenons les industries et leur capacité à connecter leurs sites au réseau ferré en sécurisant le transport de leurs marchandises en Europe et au-delà. Nous participons à la construction de chaînes d'approvisionnement plus résilientes et fiables pour renforcer notre autonomie face aux crises et tensions géopolitiques mondiales.

Avec 80 % de nos transports réalisés en traction électrique et une politique environnementale ambitieuse, **notre chiffre d'affaires est aligné à plus de 66 % avec les objectifs de la taxonomie européenne en matière « d'atténuation du changement climatique »**. Ce résultat traduit la contribution du fret ferroviaire aux objectifs de transition de l'Union européenne, son attractivité pour la finance verte et notre création de valeur environnementale pour toutes nos parties prenantes.

Chaque jour, nos équipes se mobilisent en faveur d'un transport bas carbone, sobre en énergie, reliant les territoires, au service de nos clients. Chaque jour, nous transportons les marchandises vers un monde plus durable.

Feuille de route et enjeux matériels

En ligne avec la stratégie RSE du Groupe SNCF, Rail Logistics Europe a formalisé depuis 2024 sa feuille de route autour de 4 piliers et 19 enjeux matériels. Associée à des objectifs et des plans de progrès, cette feuille de route est déclinée dans toutes les sociétés et zones géographiques.

1. Développer le fret ferroviaire pour une chaîne logistique décarbonée

Engagements	Résultats 2025
Assurer un positionnement de leader dans l'industrie logistique	66 % du chiffre d'affaires alignés avec la taxonomie européenne 2,4 MtCO ₂ e évitées grâce au report modal
Piloter les engagements RSE	Création du comité d'audit des comptes, des risques et RSE du Conseil de Surveillance

2. Réduire l'impact environnemental de nos activités

Enjeux	Objectifs	Résultats 2025	Politiques
Atténuation du changement climatique	- 30 % d'émissions de GES liés à l'énergie entre 2022 et 2030	276 k tonnes de CO ₂ e émises (scopes 1,2,3.3) soit 30 % de réduction par rapport à 2022	Politique environnementale (SNCF)
Énergie		1 167 GWh d'énergie consommée	
Adaptation au changement climatique	Tous les sites à risques font l'objet d'un plan de continuité		8 règles d'or pour préserver l'environnement (SNCF)
Économie circulaire et gestion des déchets	100 % de déchets valorisés en 2030	74 % de déchets valorisés	
Pollution (air, sol, eau, nuisances sonores)	100 % des sites de maintenance certifiés ISO 14001 en 2027	5 ateliers de maintenance certifiés ISO 14001	Politique d'économie circulaire (SNCF)
Préservation de l'environnement	Cartographie des risques biodiversité	25 sites situés à proximité des zones sensibles	Politique biodiversité (RLE)
Eau	Suivi annuel de la consommation d'eau	Identification des sites les plus consommateurs	

3. Cultiver la diversité, l'inclusion et l'engagement des salariés

Enjeux	Objectifs	Résultats 2025	Politiques
Culture et engagement des salariés	- Taux d'engagement de 60/100 - Intégration des valeurs et principes de leadership dans les processus managériaux	Taux d'engagement de 63 % « <i>Great place to work</i> » 2024 et 70 % et 65 % « C'est à vous » pour Hexafret et Technis en 2025	Politique Sécurité (SNCF)
Diversité, égalité et inclusion sociale	100 % des managers formés à l'égalité H/F en 2027 - Augmentation du % de femmes dans les recrutements	18,5 % de femmes dans les recrutements	
Santé-sécurité des salariés	Taux de fréquence 2030 : 10	Taux de fréquence : 15,3	
Gestion des talents		Voir section « Ressources Humaines » (p. 26)	
Dialogue social			

4. Agir en partenaire de confiance

Enjeux	Objectifs	Résultats 2025	Politiques
Éthique des affaires	100 % des managers formés à l'éthique des affaires en 2027	73 % des salariés formés à l'éthique 13 alertes éthiques signalées	Procédure d'alerte (SNCF) Charte éthique (SNCF) Code de conduite anticorruption (RLE) Politique cadeaux et invitations (RLE) Book of Rules (RLE) Politique Achats Responsables (RLE) Charte Relations Fournisseurs et RSE (SNCF) Politique d'évaluation des tiers (RLE)
Achats responsables et respect des droits humains	100 % des achats intègrent des critères RSE en 2026 - Renouvellement du label RFAR	7 M€ d'achats intègrent des critères RSE	
Mécénat		41 collaborateurs impliqués dans des actions de la Fondation SNCF	
Ancrage territorial et relations avec les acteurs locaux		Voir « Interactions avec les parties prenantes » (p.15)	

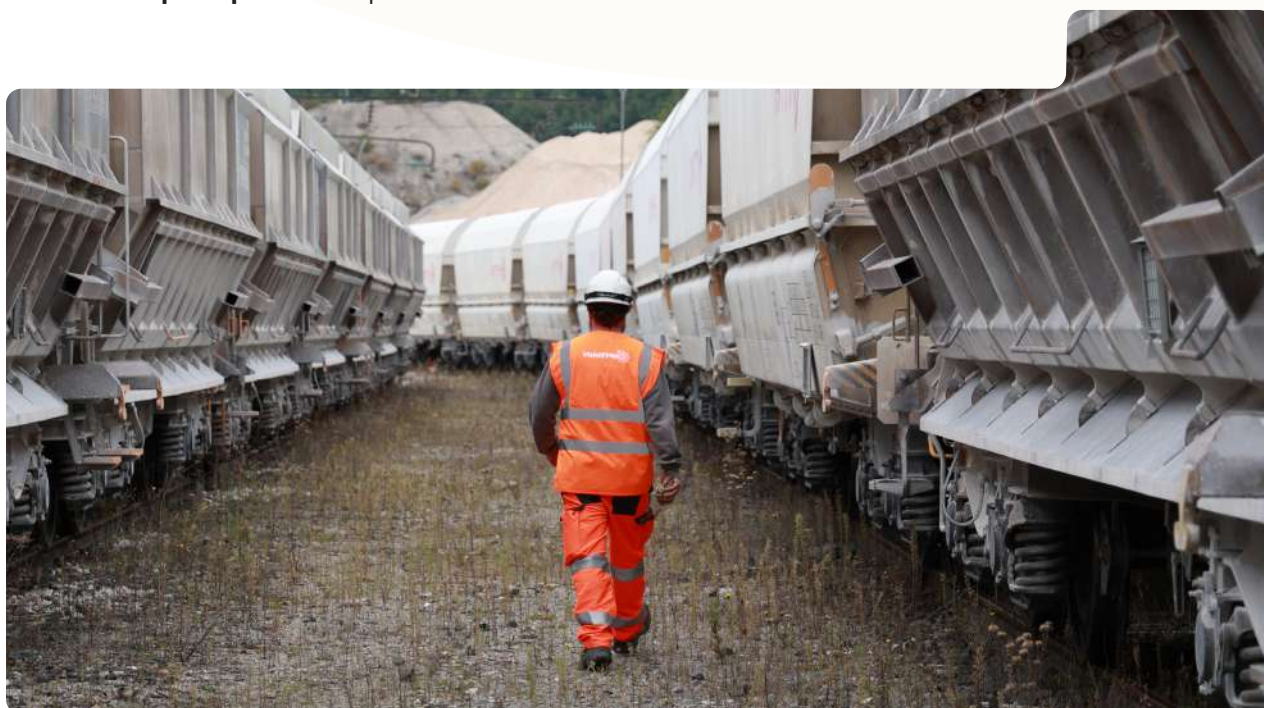
Méthodologie

Pour identifier ses enjeux matériels, Rail Logistics Europe a mené les actions suivantes :

- **étude** de l'environnement concurrentiel,
- **analyse** de la matrice de double matérialité du Groupe SNCF,
- **sélection des normes** liées au transport ferroviaire via le référentiel SASB,
- **évaluation** du niveau de maturité des six sociétés du groupe via des entretiens individuels,
- **cartographie** des risques spécifiques aux métiers et activités du groupe.

42 risques ont été regroupés en 19 enjeux matériels pilotés selon trois niveaux d'exigences :

- **les exigences minimales** s'appliquent à toutes les sociétés et activités,
- **les exigences spécifiques** s'appliquent à certaines sociétés,
- **les bonnes pratiques** sont à prendre en considération.



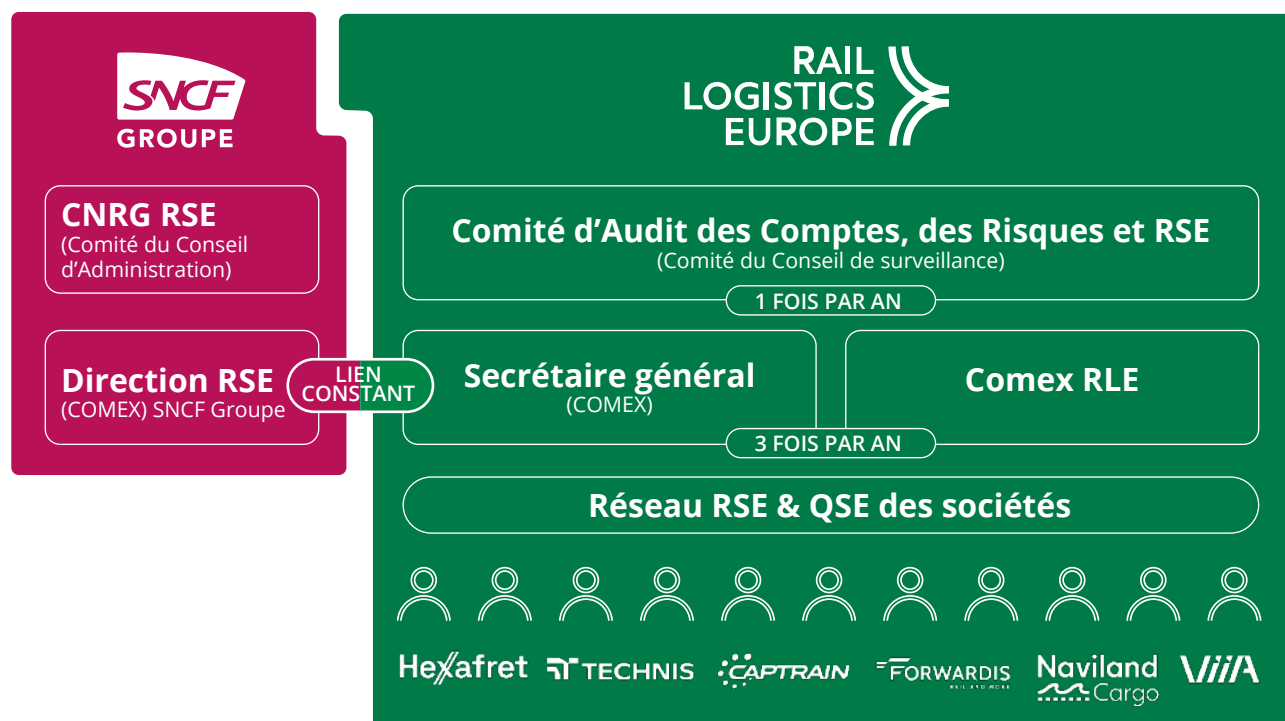
Gouvernance RSE

L'intégration du développement durable dans les métiers et activités et le suivi des risques sont pilotés par une équipe RSE dédiée au siège. Cette équipe est rattachée au Secrétaire général, membre du Comex.

Les missions de l'équipe RSE sont les suivantes :

- **piloter** la feuille de route et les politiques,
- **gérer** la mise en œuvre de projets transversaux en coordination avec les sociétés de RLE,
- **collecter** et consolider les indicateurs clés,
- **reporter** sur le suivi des projets au Comité exécutif trois fois par an,
- **contribuer** aux engagements du Groupe SNCF (CSRD, plan de vigilance, trajectoire SBTi, etc.)

Au sein de chaque entité opérationnelle, un réseau de 11 correspondants RSE, souvent intégrés aux équipes QSE (qualité, sécurité, environnement), veille au déploiement de la feuille de route et au suivi des politiques et plans d'actions. Ce réseau se réunit tous les trois mois pour suivre les travaux en cours.



Interactions avec les parties prenantes

Le travail avec les acteurs de la filière, les échanges réguliers avec les clients et fournisseurs, la créativité et le professionnalisme des équipes sont indispensables pour accélérer l'intégration du fret ferroviaire dans les schémas logistiques de demain. Cette intelligence collaborative se traduit par un dialogue constant du groupe avec son écosystème, par les synergies entre les six sociétés, par l'innovation et la résolution de problèmes illustrés par le #Coopération tout au long de ce rapport.

Parties prenantes	Attentes	Modes de dialogue
Clients 	Décarbonation de la chaîne logistique Sécurité et sûreté du transport de marchandises Excellence opérationnelle et qualité de service	- Équipes commerciales des sociétés et pôle « RLE Solutions » : accompagnement aux projets bas carbone et de report modal - Communication sur les émissions évitées et les aides financières (fiches CEE, dispositif <i>Remove</i>,...) - Salons professionnels
Collaborateurs 	Santé, sécurité, sûreté au travail Qualité du dialogue social Mixité et diversité Développement de l'employabilité	- Enquêtes d'engagement - Entretiens annuels - Dialogue social - Procédure d'alerte éthique
Fournisseurs & sous-traitants 	Respect des droits humains et de l'environnement dans la chaîne de valeur Relations pérennes et équitables Respect des délais de paiement	- Procédure d'alerte éthique - Séminaire Achats - Évaluation Ecovadis fournisseurs - Newsletter fournisseurs (SNCF)
Partenaires & organisations professionnelles 	Développement du fret ferroviaire de marchandises Partages et retours d'expérience	Participation active au sein des organisations sectorielles : 4F, Rail Freight Forward, UTPF
Pouvoirs publics 	Développer des solutions de soutien au report modal alignées avec la stratégie nationale du fret ferroviaire	- Échanges réguliers avec la DGITM² - Production de notes stratégiques
Collectivités locales 	Soutenir le développement du fret et de l'industrie dans les territoires	- Réseaux de délégués territoriaux dans l'ensemble des régions françaises - Rencontres régulières avec les régions

Un rôle clé dans les territoires

Rail Logistics Europe mène une stratégie partenariale avec les régions, au service de la transition écologique et de la relance économique des territoires. Cette collaboration se concrétise notamment par le volet « mobilité » des contrats de plan État-Région (CPER), qui favorise la convergence des financements en faveur de projets bas carbone comme le report modal.

ENVIRONNEMENT



L'essentiel en 2025

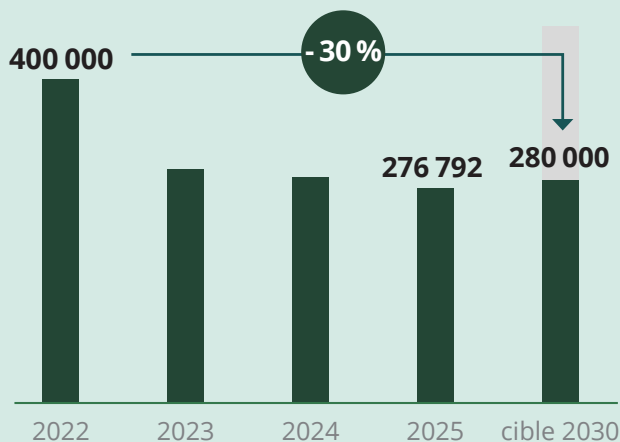
Faits marquants

- Formalisation de la feuille de route climat 2030
- Étude de l'exposition des actifs industriels aux risques liés au changement climatique
- Développement d'une offre commerciale dédiée à l'économie circulaire

Trajectoire de décarbonation

-30 %

d'émissions de gaz à effet de serre liés à l'énergie (scopes 1, 2 et 3.3) - tCO₂e entre 2022 et 2030



Résultats

Environ

1 Md€
d'externalités
négligées évitées

9 gCO₂e
par t.km
transportée

11x
moins
d'émissions
de CO₂e que
le transport
routier

81 %
des transports
réalisés en traction
électrique

5
ateliers
de maintenance
certifiés ISO 14001

Atténuation du changement climatique

Le secteur du transport représente environ 25 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Europe et 34 % en France. Le transport de marchandises génère 13 % des émissions nationales en France³. Avec des émissions de gaz à effet de serre 10 fois inférieures au transport routier et une part modale de seulement 9 % en France et 17 % en Europe, le fret ferroviaire s'impose comme un levier significatif au service de la transition écologique.

En tant qu'acteur engagé en faveur d'une logistique bas carbone, et afin de toujours proposer à ses clients les solutions les plus écologiques, Rail Logistics Europe a formalisé sa feuille de route climat, en ligne avec les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre du Groupe SNCF⁴.

Plan de transition 2030

Le plan de transition de RLE intègre les perspectives de croissance de l'activité du groupe et est structuré autour des objectifs suivants :

- **- 30 % de réduction des émissions de GES** sur les scopes 1,2 et 3.3 (amont énergie) entre 2022 et 2030,
- **contribution des fournisseurs à ces objectifs** avec des plans d'actions ciblés autour des catégories d'achats les plus émettrices : location de matériels roulants (locomotives et wagons) et sous-traitance transport pour le compte des clients,
- **atteinte du « zéro émission nette »** d'ici 2050.

Gouvernance

La gouvernance climat est pilotée au plus haut niveau de l'organisation.

- Le président de Rail Logistics Europe participe deux fois par an au Comité Stratégique Climat du Groupe SNCF.
- Le Secrétaire général de RLE fait partie du Copil Stratégique Climat du Groupe SNCF qui se réunit quatre fois par an.
- La trajectoire carbone est déployée à l'échelle opérationnelle via le réseau de correspondants RSE. Chaque société pilote sa feuille de route adaptée à ses enjeux spécifiques. Des réunions collectives trimestrielles assurent le suivi des plans d'actions. La Direction RSE reporte au Comex deux fois par an sur ce sujet.

Plan d'actions

Les émissions de gaz à effet de serre liées aux consommations d'énergie, dont la traction ferroviaire, représentent environ 50 % de l'empreinte carbone du groupe. La réduction de ce poste est donc clé dans la transition environnementale des activités. La trajectoire de décarbonation est pilotée par le programme Greenpower depuis 2022 autour de trois leviers pour l'ensemble des sociétés du groupe :

- **5 % d'économie d'énergie à échéance 2030** via des programmes d'écoconduite, d'éco-stationnement des locomotives et via le pilotage des consommations.
- **Écoconduite** : entre 2024 et 2025, 1 200 conducteurs de train chez Hexafret ont été formés à l'écoconduite et à l'utilisation de l'outil d'aide à la conduite Sirius Next pour adopter des pratiques de conduite (vitesse, freinage, marche sur l'erre) plus sobres en énergie.
- **Écostationnement** : déploiement d'outils spécifiques (Vigiloc) pour mesurer la consommation d'énergie des locomotives en stationnement et sensibiliser les conducteurs.
- **Pilotage des consommations** : mise en place de tableaux de bord pour suivre plus précisément la consommation d'énergie des locomotives par trajet.
- **Achat d'électricité renouvelable** (garanties d'origine ou PPA) en Allemagne (2026) et en Italie (2028) pour la traction ferroviaire. Le réseau Captrain en Espagne est déjà alimenté à 100 % en électricité renouvelable.

• **10 % de biocarburant d'ici 2030 en remplacement des énergies fossiles.**

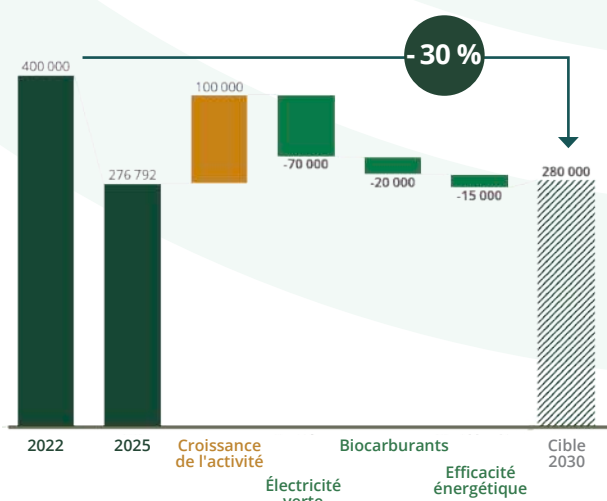
Le biocarburant (HVO) est compatible avec le fonctionnement d'une locomotive thermique de fret ferroviaire et émet six fois moins de CO₂e que le gazole fossile. En 2025, Captrain et Hexafret ont mené des expérimentations pour valider la compatibilité de ce biocarburant avec le matériel avant de déployer plus largement son utilisation. La traçabilité de la matière première, les coûts supplémentaires et le nombre restreint de stations d'avitaillement limitent encore le développement de ce dispositif à plus large échelle.

Innovation : Captrain Allemagne roule en bi-mode

Les locomotives bi-modes fonctionnent alternativement au diesel et à l'électricité. Leur usage réduit drastiquement la consommation d'énergie sur les lignes partiellement électrifiées. Le conducteur modifie le mode de traction (électrique ou thermique) au cours de son trajet sans interruption de charge. Captrain Allemagne exploite aujourd'hui 19 locomotives bi-modes, avec à la clé une réduction de 6 millions de litres de diesel par an et 16 000 tonnes d'émissions de CO₂e évitées.

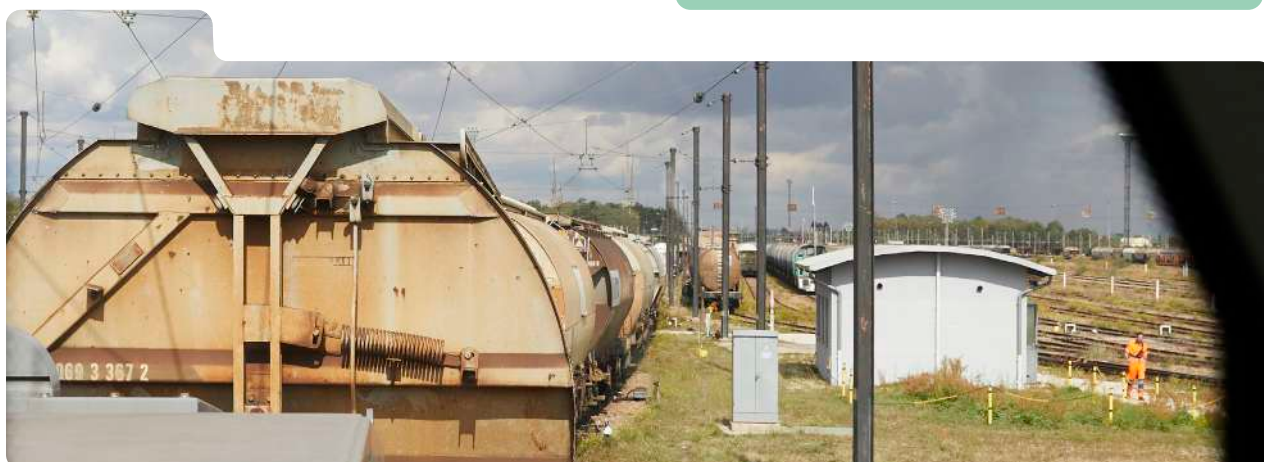
Trajectoire de décarbonation 2022-2030

— émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie — poids des différents leviers de décarbonation (tCO₂e)



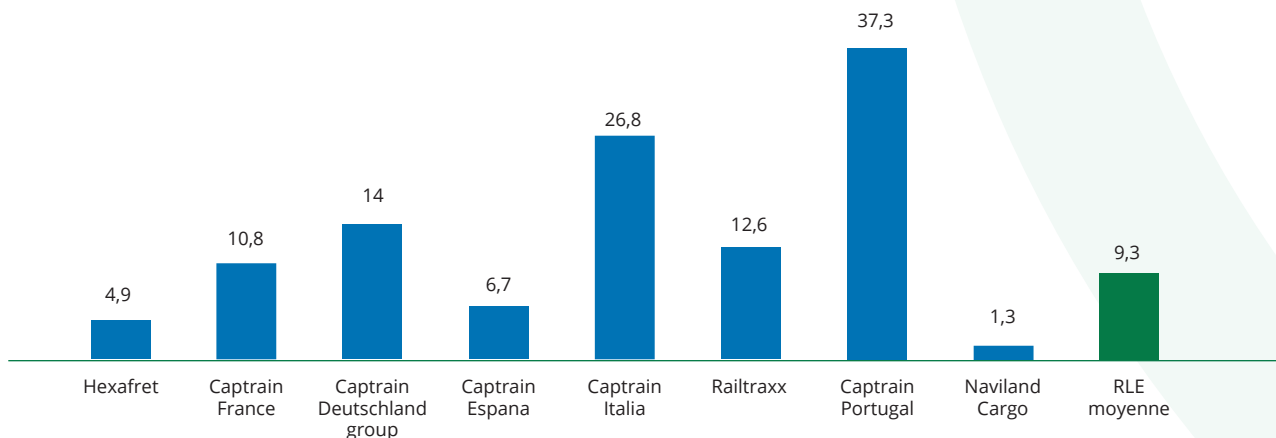
Des aides financières pour renforcer l'attractivité du ferroviaire

Le dispositif de certificats d'économie d'énergie (CEE) est, en France, l'un des principaux instruments de la politique nationale d'efficacité énergétique. Avec une consommation d'énergie environ six fois inférieure au transport routier, le fret ferroviaire est éligible à ce dispositif. Trois fiches d'opération CEE ainsi que le programme Remove soutiennent le développement des activités de RLE et de ses partenaires pour financer les investissements dans les wagons d'autoroute ferroviaire, les unités de transport pour le combiné rail/route ou encore aider les chargeurs faisant le choix du report modal.



Performance CO₂/t.km des entreprises ferroviaires du groupe - 2024

gCO₂e (énergie de traction) par tonne.km nette



Mobiliser les fournisseurs dans la trajectoire de décarbonation (scope 3 amont) :

Les fournisseurs et sous-traitants contribuent à hauteur de plus de 30 % à l'empreinte globale du groupe. Pour limiter l'empreinte carbone de sa chaîne de valeur, Rail Logistics Europe a déployé une démarche d'achats responsables en ciblant particulièrement les prestataires dont les catégories d'achats sont les plus émissives.

Bilan des émissions de gaz à effet de serre :

En 2025, les activités de RLE ont émis environ 620 ktCO₂e.

Les émissions liées à l'énergie (scopes 1, 2 et 3.3 - amont énergie) représentent 272 973 tCO₂e en 2025, soit une réduction d'environ 5 % par rapport à 2024. L'énergie de traction ferroviaire (électricité, diesel ou biocarburant) représente plus de 90 % de ces émissions. Depuis 2022, les émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie ont été réduites d'environ 30 %. L'ambition de la trajectoire de décarbonation du groupe RLE est donc de maintenir cette performance à horizon 2030. Pour piloter plus précisément ce poste, le groupe suit un indicateur spécifique exprimé en gCO₂e eq/t.km au niveau de chaque entreprise ferroviaire.

Le groupe poursuit ses efforts pour réduire le recours aux énergies fossiles (diesel) qui génèrent 50 % de ses émissions liées à l'énergie pour moins de 20 % des volumes transportés (en tonnes.km).

Le scope 3 amont se décompose en deux postes principaux. Les achats (matériels roulants, maintenance,...) représentent environ 40 % des émissions de scope 3 et la sous-traitance transport environ 20 %.

Il est à noter que les émissions de scope 3 sont des estimations réalisées à partir des données financières et font l'objet d'un travail de fiabilisation.

La méthode employée pour quantifier les émissions de gaz à effet de serre du groupe est conforme au GHG Protocol.

#COOPÉRATION

Les colis d'Amazon prennent le TGV avec Hexafret et les trains d'autoroute ferroviaire

Transporter plus d'un demi-million de colis par an dans les soutes de TGV entre les sites logistiques de Lyon et Paris : c'est la mission d'Hexafret pour Amazon depuis 2025.

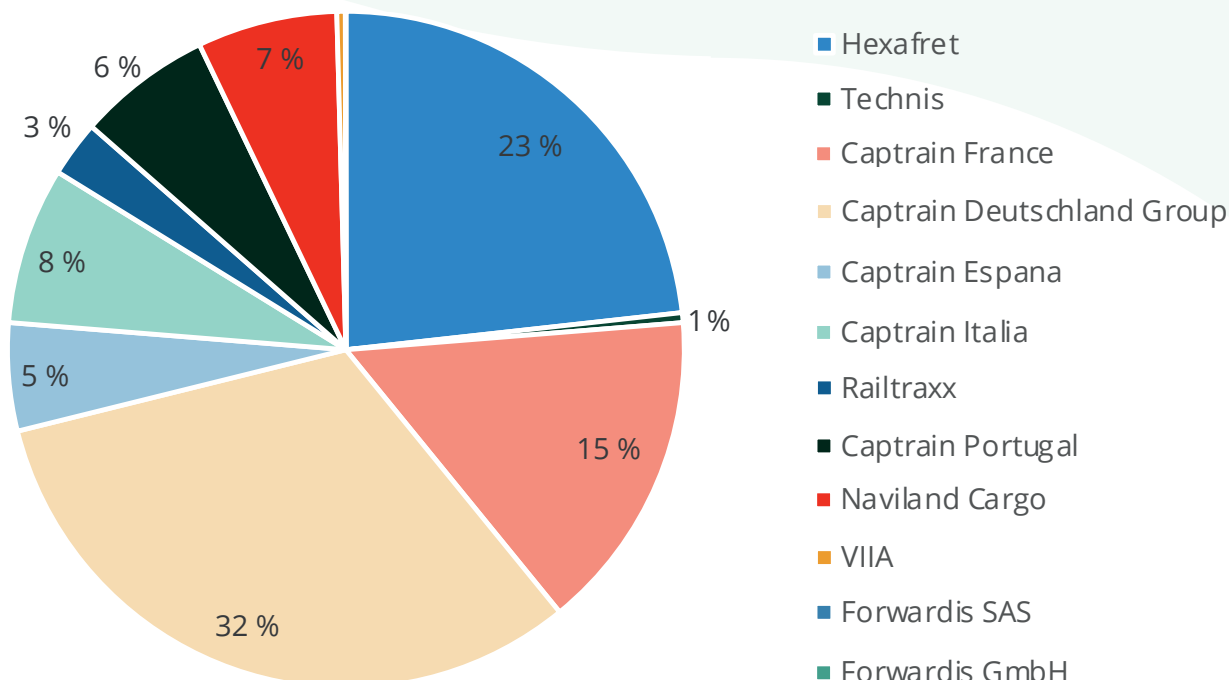
Ce nouveau corridor à faibles émissions vient en complément de l'utilisation massive par Amazon des trains d'autoroute ferroviaire de VIIA entre Calais ou Bettembourg et Le Boulou. Objectif : augmenter la part modale du ferroviaire dans le transport des marchandises entre ses sites en Europe et contribuer à l'objectif d'atteindre zéro émission nette dans ses opérations d'ici 2040.

Émissions de gaz à effet de serre du groupe RLE (tCO₂e)

Émissions de GES en (tCO ₂ eq)	Scope 1	Scope 2 <i>market based</i>	Scope 3.3 Amont énergie	Total émissions liées à l'énergie	Autres principaux postes du scope 3*
2022 – Année de référence	148 595	184 066	67 068	399 729	~ 214 000
2024	128 693	108 692	51 385	288 769	~282 000
2025	136 655	78 246	58 071	272 973	~ 348 000
Évolution Vs 2022				- 31 %	

³Les émissions des principaux postes de scope 3 sont des estimations. La croissance des émissions présentée ne retranscrit pas une hausse réelle des émissions mais principalement des évolutions méthodologiques.

Répartition des émissions de gaz à effet de serre liées à l'énergie par société



Adaptation au changement climatique

Les activités de Rail Logistics Europe sont dépendantes des infrastructures du réseau ferré ou des sites de chargement. À ce titre, elles peuvent être exposées au changement climatique. L'accélération des intempéries et événements climatiques génère déjà des retards, changements d'itinéraires ou interruptions de circulation avec des conséquences sur les coûts de production, l'annulation de commandes ou le report de certains flux de marchandises vers la route.

En 2024, RLE a mené avec AXA Climate une étude de l'exposition des actifs les plus stratégiques (sites de production RLE et partenaires, sites clients) aux aléas climatiques (inondations, glissements de terrain, vagues de chaleur, tempêtes). Sur 246 sites en Europe dont 63 % en France, environ 50 (majoritairement des sites industriels clients de RLE) sont considérés à risques d'ici à 2050⁵. Les conclusions de cette étude ont été partagées avec les sociétés et partenaires concernés pour déployer des plans de continuité et anticiper les dommages éventuels sur les infrastructures, assurer la maintenance des équipements et préserver la santé et les conditions de travail du personnel.

En complément de ces travaux, l'année 2025 a été marquée par la participation de RLE au projet du Groupe SNCF pour alimenter un outil d'analyse sur la résilience du système ferroviaire face aux aléas climatiques. L'objectif de cet outil, en version pilote, est d'identifier les axes et les infrastructures les plus sensibles, estimer la perte de chiffre d'affaires potentielle pour les entreprises ferroviaires de RLE et construire des plans d'adaptation et de continuité de l'activité avec les acteurs de la filière. Hexafret et Naviland Cargo ont participé en 2025 à cette étude en région lyonnaise pour démontrer l'importance de la coopération entre les acteurs du système.

Captrain Espagne équipe son personnel au sol de bracelets de prévention coup de chaleur

La société a acheté une centaine de bracelets électroniques pour anticiper les risques de fortes chaleurs susceptibles d'avoir un impact sur le confort et la santé des salariés. Ce bracelet intelligent avec capteur intégré mesure le rayonnement thermique du corps humain. Une alerte sonore et visuelle prévient lorsque la température corporelle dépasse un certain seuil. Le personnel est alors invité à se mettre en sécurité et à prévenir son responsable ou le service médical.

Adaptation des conditions de travail aux événements climatiques

Hexafret et VIIA ont mis en œuvre des premières actions parmi lesquelles : amélioration de la ventilation dans les zones de travail, réunions d'informations et campagnes d'affichage sur les sites pour sensibiliser les salariés aux risques de santé-sécurité, adaptation des EPI (équipement de protection individuelle) aux températures élevées.

⁵ Méthodologie utilisée : scénario SSP5-8.5 de référence élevée avec une projection qui devrait entraîner un réchauffement de 1,9 à 3 °C au milieu du siècle.

Économie circulaire

L'allongement de la durée de vie des actifs contribue à la réduction de l'empreinte environnementale du parc roulant. En parallèle, la création de filières économiques circulaires est aussi l'opportunité pour le groupe de s'ouvrir à de nouveaux marchés et d'élargir son portefeuille clients.

L'activité de maintenance de Technis permet de prolonger la durée de vie des matériels roulants et d'engager les clients, opérateurs ferroviaires ou loueurs de matériel, dans une démarche d'économie circulaire. Cette démarche, initiée il y a quelques années, a été renforcée en 2025 grâce à la croissance de son activité de réparation de pièces dans son atelier de Dijon. La réparation d'archets de pantographes ou de retours de courant permet non seulement de limiter les déchets, mais aussi d'abaisser les coûts de maintenance pour les clients qui bénéficient de pièces de seconde vie. En 2025, près de 12 000 pièces réparées ont été utilisées par Technis, dont plus de 1 000 proviennent de l'atelier de Dijon.

L'économie circulaire est aussi une opportunité de croissance pour RLE. Le développement de filières spécifiques en Europe conduit à l'ouverture de nouveaux flux ferroviaires pour le transport de déchets et ressources à recycler (déchets à valoriser, métaux, biomasse, etc.). En 2025, RLE a créé un cluster commercial dédié à l'économie circulaire pour accompagner ces flux. Le pilotage a été confié à Forwardis, spécialiste de ces typologies de transport. La société organise notamment le transport d'environ 800 wagons par an de déchets industriels entre Istres et la Suède, où ils sont valorisés pour la production d'énergie en remplacement des combustibles fossiles.



#COOPÉRATION

Transport des déchets ménagers : l'union fait la force

Gérer plus de 120 000 tonnes de déchets ménagers par an en évitant le trafic des camions-bennes sur les routes, c'est la mission confiée par le syndicat mixte du département de l'Oise (SMDO) à Forwardis. Le commissionnaire s'est appuyé sur Captrain France pour assurer le transport ferroviaire des convois vers les quais de transfert et le Centre de Valorisation Énergétique. Ce service permet de limiter les nuisances pour les riverains (pollution, congestion et bruit), d'optimiser les coûts grâce à un travail avec les collectivités impliquées dans ce projet et de réduire les émissions de CO₂e (environ 400 tCO₂e évitées) grâce à l'utilisation d'HVO pour alimenter les locomotives.

74 %
de déchets
valorisés

12 000
pièces réparées
utilisées par Technis

Pollution

Le transport ferroviaire de marchandises génère des risques de pollution (air, sol, eau) qui doivent être maîtrisés. Ces risques sont plus importants dans les activités de maintenance, lors des opérations de pleins de carburant ou dans le transport de marchandises dangereuses. Le groupe s'appuie sur un système de management environnemental et des procédures spécifiques pour maîtriser ces impacts.

Pollution environnementale

Pour limiter les risques d'accidents, le groupe a déployé un système de management environnemental dans l'ensemble des sociétés avec un objectif de certification ISO 14001 dans tous les sites de maintenance à échéance 2027. Ce dispositif intègre notamment une politique environnementale, une cartographie des risques et des outils de remontée des incidents. Les activités de Naviland Cargo, Captrain Deutschland, Espana, Portugal et de VIIA au Boulou sont ainsi couvertes par une certification ISO 14001. Les sites classés ICPE en France de Technis et Naviland Cargo font l'objet de procédures spécifiques.

Le ravitaillement des locomotives en carburant est effectué dans les stations-service gérées par SNCF Combustible ou en « bord à bord ». Pour éviter les déversements, les équipes sont formées aux procédures de sécurité, notamment l'utilisation de tapis absorbants et des kits d'urgence sont disponibles en cas de déversement accidentel.

Le transport des matières dangereuses est réglementé et intégré dans le certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire par les autorités ferroviaires ou par l'ASN (Autorité de Sûreté Nucléaire) dans le cadre du transport de déchets radioactifs par Hexafret. Le suivi est assuré par un conseiller sécurité au sein de chaque entreprise qui transporte ou stocke des matières dangereuses. Par ailleurs, à la demande des clients industriels de la chimie, les sociétés Captrain (France, Allemagne, Espagne), Naviland Cargo, Hexafret et Forwardis (Allemagne) sont certifiées SQAS (sécurité environnementale pour le transport ferroviaire de produits chimiques).

5

ateliers de maintenance certifiés ISO 14001 en Allemagne

Pollution sonore

Le bruit de la circulation des trains et des manœuvres en gares de triage peut avoir un impact sur le bien-être des riverains. En Europe, le bruit ferroviaire est réglementé depuis fin 2024 par la STI Bruit (Spécification Technique d'Interopérabilité), parfois précédée de réglementations nationales. Pour réduire le bruit des circulations et assurer la conformité avec les règles en vigueur, les parcs de wagons de fret ont été progressivement équipés ces dernières années de semelles de frein composites en remplacement des anciennes semelles en fonte. L'utilisation de ces semelles conduit à rendre les roues des wagons plus lisses et réduit les frottements entre la roue et le rail qui est le phénomène principal générateur du bruit. La quasi-totalité du parc de wagons utilisé par RLE est désormais équipée de ce type de semelles, avec une réduction sensible des nuisances sonores liées aux circulations des trains de marchandises. Concernant les nuisances sonores locales, les aménagements nécessaires sont pilotés par SNCF Réseau, en relation avec les collectivités et les populations concernées.



Biodiversité

Les activités de Rail Logistics Europe ont peu d'impact sur la faune et la flore. Néanmoins, le groupe s'engage à préserver les écosystèmes et les espèces protégées en cohérence avec la politique environnementale du Groupe SNCF.

Afin d'intégrer la biodiversité à sa stratégie environnementale, Rail Logistics Europe a réalisé en 2025 une cartographie des sites localisés à proximité des aires protégées en Europe (Natura 2000, réserves biologiques et naturelles, Zones Naturelles d'Intérêt Écologiques Faunistiques, etc.). 25 sites propriétaires ont été identifiés comme situés à moins d'un kilomètre d'une zone protégée. Au terme de cette étape, chaque société s'est engagée à évaluer les risques spécifiques et à respecter les réglementations en vigueur.

Une politique biodiversité formalisée en 2025 est venue structurer ces engagements et cadrer l'identification des risques liés à la biodiversité. Le suivi de la démarche est assuré par la Revue de Direction Environnement une fois par an. Aucun incident impactant la biodiversité n'est à déplorer en 2025.

Eau

Les activités de Rail Logistics Europe sont faiblement consommatrices d'eau. Les besoins essentiels résident dans les opérations de nettoyage des locomotives réalisées dans les ateliers de Technis. La gestion de la ressource est suivie en lien avec les objectifs fixés dans la politique eau de la SNCF publiée en 2025 : réduire de 10 % l'utilisation d'eau potable entre 2023 et 2030, et de 25 % d'ici 2035, sur les 100 sites les plus consommateurs en France. Les rejets dans l'eau font également l'objet d'une vigilance particulière sur les sites soumis à une réglementation locale.



25

sites situés à proximité de zones sensibles en matière de biodiversité

RESSOURCES HUMAINES



L'essentiel en 2025

Faits marquants

- Lancement du projet « *Train Drivers* » pour améliorer l'efficacité des formations et la rétention de nos conducteurs
- Développement des passerelles entre les métiers avec la première « *Learning Expedition* » en Allemagne
- Lancement officiel des principes de leadership et co-construction des comportements associés aux trois valeurs de RLE
- Poursuite du déploiement des standards de sécurité Prisme à tous les salariés

UN GROUPE EUROPÉEN

Effectifs par pays

ALLEMAGNE	1 348
BELGIQUE	113
ESPAGNE	458
FRANCE	6 682
ITALIE	356
LUXEMBOURG	25
POLOGNE	185
PORTUGAL	111
TOTAL Groupe RLE	9 278

RÉSULTATS

9 278

salariés
dont plus de

2 800

conducteurs
de train

18,5 %

de femmes dans
les recrutements

15,3

Taux de fréquence
des accidents
du travail

Les enjeux humains au cœur de la transformation du groupe

Exposé à une concurrence européenne de plus en plus féroce, à la naissance et à l'intégration de nouvelles filiales, à l'ouverture de son capital, le groupe Rail Logistics Europe traverse une transformation majeure à un rythme soutenu. Ces évolutions, à la fois structurantes et vitales, placent les enjeux humains au cœur de la stratégie du groupe et engagent directement les 9 278 salariés qui œuvrent collectivement et chaque jour au développement des activités des sociétés de Rail Logistics Europe.

Face à ces enjeux majeurs, la stratégie RH du groupe s'articule autour de quatre axes :

- **accompagner** la transformation,
- **attirer et retenir** les talents,
- **intégrer et incarner** les valeurs et la culture de Rail Logistics Europe,
- **faire de la fonction RH un levier** au service de la performance opérationnelle.

Ces axes et les projets prioritaires ont été établis lors d'un séminaire RH de la *Human Resources Leadership Team* composée des DRH des plus grosses filiales.

Déployée au plus près des réalités locales, dans le respect du principe de subsidiarité, cette dynamique s'appuie sur les équipes RH des sociétés, responsables de leur périmètre et pleinement engagées dans la mise en œuvre de la stratégie RH.

Un employeur attractif

En 2025, Rail Logistics Europe a franchi un cap important en matière d'attractivité : avec plus de 1 000 recrutements réalisés en Europe, le groupe a enregistré, pour la première fois après plusieurs années de contraction, une légère hausse de ses effectifs au cours de l'exercice, marquant ainsi un tournant significatif. Cette dynamique traduit la capacité de Rail Logistics Europe à se projeter durablement, à renforcer ses compétences et à soutenir le développement de ses activités sur l'ensemble de ses territoires d'implantation.

Un turnover maîtrisé et aligné à la stratégie de développement

Au 31 décembre 2025, le taux de turnover cumulé du groupe Rail Logistics Europe s'établit à 10,9 %, un niveau maîtrisé et légèrement inférieur aux standards du marché français (entre 12 % et 15 % en moyenne). Cet indicateur témoigne de la solidité des politiques RH déployées et de la capacité du groupe à fidéliser ses salariés dans un contexte de fortes transformations et de forte concurrence.

Absentéisme

Le taux d'absentéisme, sujet clé pour Rail Logistics Europe, est en 2025 de 5,6 %, en baisse par rapport à l'exercice précédent. Ce résultat est inférieur de près d'un point à l'objectif annuel du groupe qui est de 6,5 %.

Des recrutements dans tous les métiers et toutes les sociétés du groupe

Sociétés	Effectifs	Recrutements
Hexafret	4 302	+ 181
Captrain	3 360	+ 596
Technis	516	+ 48
Naviland Cargo	687	+ 108
VIIA	217	+ 57
Forwardis	112	+ 16
Holding	84	+ 33
TOTAL GROUPE RLE	9 278	+ 1 039

Culture, organisation et talent

Une attention toute particulière aux métiers de la production, notamment la conduite

En 2025, Rail Logistics Europe a lancé l'opération *Train Driver Project* pour répondre à la pénurie de conducteurs de fret observée sur certains marchés européens, notamment en France. Avec l'objectif de mutualiser les ressources pour développer la formation initiale des conducteurs, élargir les sources de recrutement et fidéliser ces profils clés sur un marché extrêmement concurrentiel. Suite à une série d'entretiens menés en interne, une trentaine de pistes d'actions ont été identifiées. Le développement des recrutements féminins, la valorisation des campus de formation en interne et l'amélioration des conditions de travail font partie des réflexions à l'étude pour une mise en œuvre en 2026 et 2027. L'enjeu est stratégique. Pour accompagner sa croissance, le groupe doit augmenter considérablement ses effectifs d'ici 10 ans passant de 2 800 à environ 3 500 à 4 000 conducteurs de train en 2034.

Culture et organisation

Après avoir défini ses valeurs dans une démarche collaborative, Rail Logistics Europe s'est engagé dans la déclinaison de ces valeurs (*committed together : we care, we connect, we deliver*) dans des comportements observables. D'abord pour sa population des leaders clés (Top 130) au travers de la définition des principes de leadership. Ensuite par l'organisation d'ateliers avec un échantillon de managers de proximité, de personnel administratif et d'agents au sol et conducteurs qui ont permis de faire émerger les comportements observables pour ces catégories de salariés. Ces comportements vont constituer la colonne vertébrale de tous les processus managériaux clés (recrutement, évaluation, formation...).

Afin de favoriser le sentiment d'appartenance au groupe, le top 130 a bénéficié d'une convention en novembre 2025 présentant les résultats et la stratégie du groupe, mettant en exergue les

réussites, notamment celles montrant la force du modèle Rail Logistics Europe intégré. Cette communauté de managers reçoit tous les deux mois une newsletter par mail, en français et en anglais, intitulée « *One RLE* ».

#COOPÉRATION

développer les *learning expeditions*

Pour favoriser les passerelles entre les activités et les métiers du groupe, les équipes RH ont organisé la première *learning expedition* à Francfort en 2025. Les salariés français d'Hexafret et de Captrain se sont familiarisés davantage avec le métier de « commissionnaire de fret ferroviaire » chez Forwardis en Allemagne. Au programme : fertilisation croisée entre les équipes commerciales et présentation de « *ForwardNet* », un réseau ferroviaire alternatif dédié au transport de wagons isolés pour gérer les petites unités des clients en Europe.

15

académies
ferroviaires
en Europe

30

sessions de formation
par an en Europe

Soit une capacité de formation interne
annuelle de plus de

300

conducteurs.

Engagement et Qualité de vie au travail

Mesurer la satisfaction de nos salariés et agir à partir de leur *feedback*

Pour mesurer la satisfaction des salariés dans les différents métiers et zones géographiques, RLE collabore avec deux instituts, avec des résultats assez homogènes.

En 2025, le taux d'engagement des salariés de Hexafret est de 70 % et de 65 % pour Technis (baromètre SNCF BVA/c'est à vous).

En 2024, il était de 63 % au global pour les autres sociétés du groupe : Naviland Cargo, VIIA, Captrain, Fowardis (enquête Great Place to Work menée tous les deux ans).

Les résultats globaux sont au-dessus des objectifs fixés par la feuille de route RSE (60 %).



Cultiver le bien-être au travail

Chaque société développe des politiques spécifiques dédiées à la qualité de vie et aux conditions de travail (QVCT).

Chez Hexafret et Technis, un budget annuel est alloué au financement d'actions d'amélioration de la QVCT. À partir des besoins locaux remontés par chaque zone régionale ou établissement, ce budget a par exemple financé en 2025 chez Hexafret des séances d'ostéopathie pour les agents, des challenges sportifs pour lutter contre la sédentarité, l'équipement de tee-shirts rafraîchissants pour des agents au sol ou encore des équipements informatiques adaptés.

Naviland Cargo a mis en place une charte de bonne entente entre les employés (« charte du savoir vivre ensemble »).

VIIA participe à la semaine de la qualité de vie au travail chaque année.

Forwardis Allemagne a équipé ses bureaux de tables ergonomiques et collabore avec la médecine du travail sur ce sujet.

Le siège de Rail Logistics Europe à Saint-Ouen propose une chorale et un club de running.

Dialogue social

Hexafret & Technis, sociétés issues de la discontinuité de Fret SNCF, sont engagées dans des négociations avec les organisations syndicales visant à se doter d'un cadre social pérenne et adapté à leur contexte respectif. Ces négociations font suite à l'accord de transition signé de façon unitaire en décembre 2024 par les organisations syndicales définissant les dispositions transitoires en vigueur jusqu'au 31 décembre 2027. Ces trois années permettent à chaque filiale de prendre le temps d'échanger, d'expérimenter et de construire un dialogue social de qualité.

Santé-sécurité des salariés

Chez Rail Logistics Europe, la sécurité est une priorité et une culture partagée. Avec l'objectif de ramener à 10 le taux de fréquence des accidents à échéance 2030 grâce à un engagement fort de l'encadrement et à une politique de prévention continue.

La sécurité sur le lieu de travail est une priorité absolue qui repose sur l'exemplarité du management et une gouvernance structurée. La directrice de la Direction Industrielle et Sécurité est membre du Comex. Son directeur adjoint sécurité système, recruté en 2025, est chargé de déployer la feuille de route 2025-2027 en s'appuyant sur un réseau de 10 directeurs sécurité dans les sociétés. L'objectif est de standardiser les pratiques, d'harmoniser les niveaux de maturité et de partager les enseignements.

Les causes d'accidents dans le transport ferroviaire sont multiples : risques de heurt par un train, chutes à proximité des voies ferrées, manque de vigilance dans les zones dangereuses, port et manutention de charges lourdes, etc. Pour limiter ces risques, le groupe déploie les mesures suivantes :

- **La promotion d'une culture santé-sécurité** à travers un langage commun. En 2025, un travail autour du quasi-accident (repérer un risque sur le lieu de travail et le signaler) a été mené pour engager les salariés à signaler les situations dangereuses sans crainte de représailles.
- **Le retour d'expérience.** RLE organise chaque année un séminaire dédié à la sécurité dans un pays européen. C'est l'opportunité pour chaque directeur sécurité de partager un cas concret, d'échanger sur les politiques et les priorités du groupe.
- **La formation.** Les managers chez Hexafret et Captrain France ont été formés à la méthode sécurité DuPont de Nemours.
- **L'implémentation des six standards communs Prisme.** Illustrée notamment par le « contact sécurité » qui consiste à aborder un sujet sécurité avant tout type de réunion managériale. Ce rituel permet d'identifier un événement même anodin et de le traiter collectivement.
- **Des rendez-vous récurrents.** Des réunions bimestrielles sont organisées avec les directeurs sécurité du groupe pour analyser les remontées d'incidents, mettre à jour les procédures, suivre les indicateurs.

La sécurité : un bien commun à préserver

En novembre dernier le Groupe SNCF a réuni 900 top-managers et experts dans le cadre de sa convention sécurité qui a lieu tous les trois ans. Deux jours d'échanges autour des pratiques à intégrer dans les routines sécurité et de la nécessaire responsabilisation des équipes. Le Président de RLE et le directeur adjoint sécurité système sont intervenus en plénière. Hexafret a présenté en atelier une innovation dans la sécurité ferroviaire avec la cale antidérive pour immobiliser les wagons. Technis a eu l'opportunité de valoriser son outil de remontée des informations terrain Technirisk.

Santé mentale

RLE veille à la santé et l'épanouissement de ses salariés avec une démarche de prévention des RPS. Chez Hexafret, cet engagement se traduit par des actions de sensibilisation/formation à la santé mentale à tous les niveaux hiérarchiques de l'organisation, des ateliers de co-développement pour les managers de proximité, un réseau de veilleurs et de préventeurs et la mise en place d'indicateurs de suivi. Inspiré de ce pilote, un socle commun minimal va être déployé progressivement aux bornes de RLE dans l'ensemble des filiales.

15,3

Taux de fréquence des accidents 2025

Mixité et diversité

La mixité est un engagement porté historiquement par le Groupe SNCF. Elle est relayée par le Président de Rail Logistics Europe qui est convaincu que « la compétence n'a pas de genre » et que l'égalité hommes/femmes est un moteur de transformation, d'innovation et de performance durable.

L'ambition de Rail Logistics Europe va bien au-delà des obligations légales. La mixité fait partie de ses priorités stratégiques pour des raisons tant culturelles qu'économiques. Renforcer l'attractivité du secteur via une culture inclusive, capitaliser sur la diversité des points de vue pour nourrir la créativité, améliorer la cohésion sociale et le bien-être au travail, d'une part ; accompagner la croissance du groupe et combattre les stéréotypes en féminisant davantage les postes historiquement réservés aux hommes d'autre part.

En 2025, une responsable Mixité a été nommée, rattachée à la Direction de la Communication et à la Direction RH. Elle est chargée de mettre en œuvre la feuille de route mixité, structurée autour de cinq axes : déployer une stratégie mixité dans toute l'organisation ; diffuser une culture de la mixité et de lutte contre les discriminations ; contribuer à l'amélioration des conditions de travail ; sensibiliser, former et coacher les équipes ; animer le réseau des relais et ambassadeurs. Objectif : capitaliser sur les bonnes pratiques et les *role models* pour accompagner le changement.

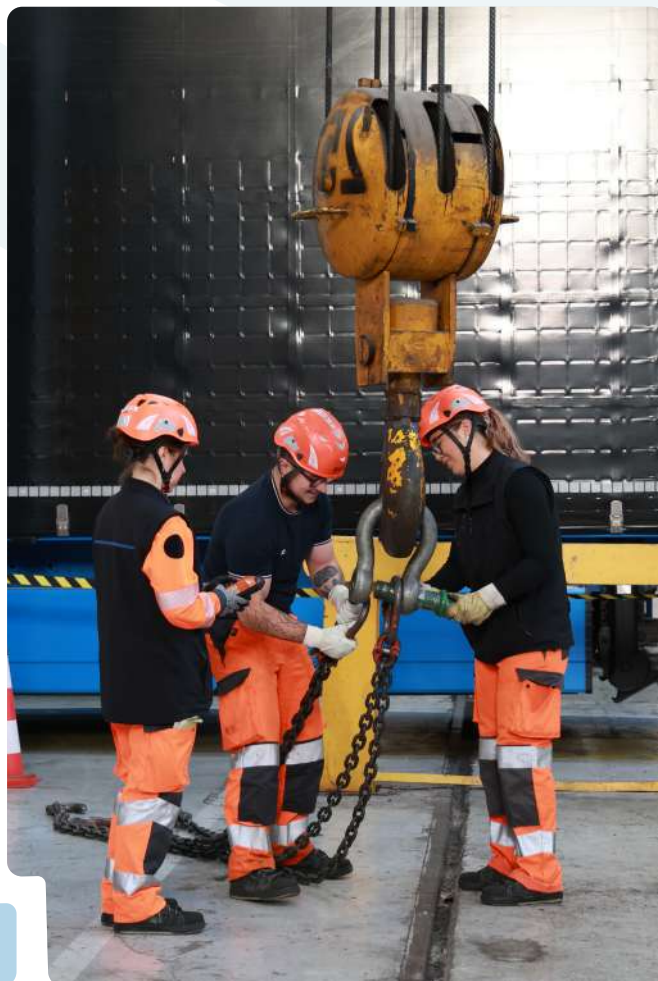
Une gouvernance mixte

Cet engagement s'illustre par une gouvernance mixte avec 5 femmes au Comex sur 12 membres dont les deux CEO de Naviland Cargo/VIA et de Forwardis.

Chez Hexafret, le comité de direction réunit 6 membres dont 4 femmes aux Opérations, à la Finance, aux Ressources humaines et à la Communication.

Captrain Espagne féminise les recrutements

Seulement 3 % des conducteurs de train sont des femmes. Pour faire face aux difficultés de recrutement de la filière, Captrain Espagne a revisité son processus de recrutement. En moins de deux ans, la société est passée de 8 % de femmes conductrices à plus de 11 %. Pour attirer les candidates déjà diplômées, la société mise sur les atouts de sa marque employeur (égalité salariale, qualité de vie au travail), une culture de l'inclusion et de la diversité (réseau d'ambassadeurs, agents formés à l'égalité hommes/femmes) et une présence dans les universités, salons étudiants et congrès féminins comme les Olympiades de la Tech pour présenter ses métiers et diversifier les profils.



Briser les stéréotypes

RLE, avec le soutien du réseau interne Rail Mixity Europe, multiplie les initiatives pour faire bouger les lignes :

- **Célébration du cinquième anniversaire** du réseau Rail Mixity Europe avec des temps d'échanges et la programmation de la pièce de théâtre « F/H recherchent égalité désespérément » pour mettre en lumière les stéréotypes de genre.
- **Organisation de déjeuners** par Hexafret et Rail Mixity Europe avec des manageuses de terrain sur les sites industriels pour libérer la parole. Ces femmes ont parfois été confrontées à des propos sexistes, se sont senties isolées et n'ont pas toujours été écoutées. L'objectif de ces rendez-vous informels est de trouver des leviers d'amélioration des conditions de travail et de renforcer l'attractivité des postes de production auprès des femmes.
- **Co-organisation avec Hexafret d'un webinaire** dédié à la santé des femmes et d'ateliers de dépistage du cancer du sein, quiz pédagogique autour du cancer de la prostate pour les hommes dans le cadre de Movember...

Cet engagement démontre des résultats concrets dans les sociétés. Par exemple, en 2025, Technis a atteint un taux de féminisation des recrutements de 18,8 %, avec notamment deux recrutements au sein de l'atelier de Dijon.

Taux de féminisation des recrutements

Sociétés	2025
Hexafret	9,9 %
Captrain	16,7 %
Technis	18,8 %
Naviland Cargo	31,5 %
VIJA	17,5 %
Forwardis	56,3 %
Groupe RLE	18,5 %

13,6 %
de femmes dans les effectifs totaux 2025

18,5 %
de femmes dans les recrutements

#COOPÉRATION

Le Réseau Rail Mixity Europe agit comme un laboratoire d'idées

Émanation du réseau SNCF Mixité, Rail mixity Europe est un réseau transversal interne dédié à la diversité et l'égalité des sexes qui regroupe 300 membres, dont 30 % d'hommes. Il fonctionne comme un « laboratoire d'idées » qui se nourrit des propositions et interrogations générées par une prise de conscience progressive. Comment intégrer les femmes dans un environnement historiquement masculin et développer des plans de carrière attractifs ? Comment adapter les installations (sanitaires et vestiaires) des sites industriels aux conditions de travail des femmes ? Comment changer la perception du métier de conduite de train et encourager les femmes à postuler ? Ce travail de fond mené notamment par les équipes RH, va bien au-delà de la question d'image. Il s'appuie sur l'évolution des comportements et des mentalités pour s'inscrire dans une dynamique de progrès.

Mécénat

RLE encourage l'engagement citoyen de ses équipes via du mécénat de compétence. Les salariés mettent leur savoir-faire au service d'un projet associatif soutenu par la Fondation SNCF qui œuvre en faveur de la jeunesse. En 2025, 41 salariés d'Hexafret et Technis ont bénéficié de ce dispositif. En parallèle, Forwardis s'engage, chaque année en Europe, à travers son initiative « Care & Act ». Les projets sont proposés par les salariés. En 2025, quatre associations ont été sélectionnées. La fondation de Francfort pour les enfants atteints de cancer, l'association berlinoise de protection des animaux, Autistes sans Frontières et Médecins sans Frontières à Paris.

GOUVERNANCE





L'essentiel en 2025

Faits marquants

- Formalisation de la politique Achats responsables
- Intégration de critères RSE dans les appels d'offres supérieurs à 20 000 €
- Révision de la cartographie des risques groupe avec intégration des risques spécifiques au devoir de vigilance
- Obtention du label Relations Fournisseurs et Achats Responsables pour Hexafret et Technis

RÉSULTATS

73 %

de salariés ciblés formés
à l'anti-corruption

13

alertes remontées via
la ligne d'alerte éthique

Éthique des affaires

Rail Logistics Europe s'efforce de promouvoir une culture et des règles strictes en matière d'éthique des affaires et de conformité au plus près de ses opérations. Pour déployer les politiques et procédures, le groupe s'appuie sur des relais conformité dans ses métiers et géographies.

S'assurer que les 9 000 salariés, les partenaires et sous-traitants adoptent un comportement responsable dans la pratique de leur activité est essentiel pour conserver la confiance des parties prenantes. Le dispositif de conformité et d'éthique des affaires de Rail Logistics Europe s'articule autour d'un corpus de règles qui aident les collaborateurs à intégrer l'éthique dans les processus de prise de décision.

Corpus de documents

La charte éthique du groupe SNCF décrit 11 principes de comportement à suivre pour les salariés en matière de protection du capital humain, de lutte contre la fraude, de respect des standards éthiques pour les fournisseurs et de devoirs spécifiques liés aux missions de service public. Le code de conduite anti-corruption RLE sensibilise les équipes aux situations auxquelles ils peuvent être confrontés. La politique cadeaux et invitations précise les règles et les processus à suivre dans ce domaine.

Cartographie des risques

La cartographie des risques majeurs (dont les risques éthiques) a été mise à jour en 2025. L'outil est alimenté par les remontées des sociétés du groupe. Les plans d'actions sont revus deux fois par an en Comex. Des campagnes d'auto-évaluations, menées chaque année à l'échelle opérationnelle avec un questionnaire spécifique, évaluent la conformité des entités à la réglementation Sapin 2 et au plan de vigilance.

Procédure d'évaluation des tiers

Les relations avec les tiers (fournisseurs, sous-traitants) peuvent présenter des risques pour les entreprises, notamment en termes de corruption, de réputation et de respect des réglementations. Pour prévenir ce risque, les équipes utilisent la plateforme d'évaluation commune au Groupe

SNCF. Les données recueillies servent à alimenter la démarche d'achats responsables ainsi que le plan de vigilance.

Formation des équipes

En 2025, RLE a déployé un *e-learning* anti-corruption couvrant la majorité des sociétés du groupe. 1 722 salariés ont ainsi suivi une formation anti-corruption, soit 73 % des profils identifiés à risque. Dans les pays les plus exposés, des formations en présentiel sont organisées. C'est notamment le cas de Forwardis Allemagne dont les activités de commission de transport dépassent les frontières de l'UE.

Cybersécurité

La démarche de cybersécurité est pilotée par le Responsable Sécurité des Systèmes d'Information recruté en 2025. Sa mission est d'animer une communauté de pairs à l'échelle opérationnelle pour coordonner les initiatives et garantir la sécurité des systèmes d'information.

En 2025, les principales sociétés du groupe ont été évaluées à partir des normes ISO 27001/27002⁶ par un cabinet externe. Les résultats ont été partagés en Comex.

L'humain est considéré comme le premier pilier de la cybersécurité. Un volet important d'acculturation est destiné aux salariés avec le déploiement de campagnes ciblées et adaptées aux différents métiers.

⁶ Sécurité des systèmes d'information

Respect des droits de l'Homme

Rail Logistics Europe contribue au plan de vigilance du Groupe SNCF qui met en place des mesures spécifiques pour « identifier les risques et prévenir les atteintes graves envers les droits humains et les libertés fondamentales, la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement ».

En 2025, un référent « devoir de vigilance » chez Rail Logistics Europe a été nommé pour participer à ce travail collectif. La cartographie des risques majeurs du groupe et des sociétés a également été réévaluée pour y intégrer les « risques d'atteinte envers les personnes ou l'environnement » ainsi que trois risques spécifiques liés au devoir de vigilance.



Synthèse des principaux risques liés au devoir de vigilance

Droits humains et libertés fondamentales	Atteinte aux droits humains dans la chaîne de valeur (travail des enfants, travail forcé, conditions de travail et salaires décents...) Travail illégal des sous-traitants : (travail dissimulé, marchandage, prêt illicite de personnel, travail clandestin, cumul irrégulier d'emplois...)
Mesures de prévention et d'atténuation des risques	Charte éthique et code anticorruption Politiques achats responsables Critères RSE dans les appels d'offres Procédures d'évaluation des tiers Procédure d'alerte
Santé sécurité des personnes	Accident grave impliquant des salariés ou tiers (électrocution, heurt par un train, chute...)
Mesures de prévention et d'atténuation des risques	Politique sécurité ferroviaire Programme Prisme Méthode sécurité DuPont de Nemours Pour en savoir plus voir section « Santé-sécurité des salariés » page 31.
Environnement	Accident ferroviaire grave pouvant générer des pollutions
Mesures de prévention et d'atténuation des risques	Politique sécurité et sécurité ferroviaire Plans de prévention sur les sites clients Formation des conducteurs Certifications SQAS Pour en savoir plus : voir section « Pollution » page 24.

Achats responsables

La démarche d'achats responsables est intégrée dans les pratiques d'achats du groupe SNCF. Objectifs : maîtriser les risques fournisseurs tout au long de la chaîne de valeur, soutenir l'économie locale et développer l'économie circulaire.

La contribution des achats à la compétitivité d'une entreprise est une réalité. La fonction optimise les processus, maîtrise les coûts et sécurise la chaîne d'approvisionnement. Chez Rail Logistics Europe, la RSE participe à la création de valeur globale grâce à la décarbonation de la *supply chain*, au management des risques et à la réduction des inégalités. La Direction Achats pilote la politique d'achats responsables pour l'ensemble des sociétés. Elle fixe les grandes orientations stratégiques, définit les priorités d'actions par catégorie d'achat et veille à leur déclinaison locale. Dans chaque société ou unité opérationnelle, un référent achats est chargé de veiller à la bonne exécution des processus, la diffusion des consignes, le respect des règles, et la remontée d'informations vers le groupe.

Les principales catégories d'achats sont les suivantes :

- **l'achat ou la location** de matériel roulant,
- **l'énergie**,
- **la sous-traitance transport** (ferroviaire, routier) pour le compte des clients,
- **les prestations intellectuelles** : conseil, achats généraux, informatique et télécommunications.

Politique achats responsables

La politique achats responsables 2026 s'articule autour d'une série d'engagements parmi lesquels : exclure les fournisseurs qui ne respectent pas les droits humains, les principes éthiques fondamentaux ou les règles environnementales minimales ; intégrer des critères RSE dans les questionnaires ; travailler avec les acteurs du secteur protégé ou de l'économie sociale et solidaire (ESS) ; valoriser les fournisseurs engagés dans l'économie circulaire ou la relocalisation industrielle.

Accompagnement des fournisseurs dans la transition bas carbone

Pour atteindre ses objectifs carbone, RLE doit embarquer toute sa chaîne de valeur dans la réduction de leurs émissions de gaz à effet serre. Les fournisseurs et sous-traitants représentent environ 50 % de son empreinte globale. La priorité est donc d'accompagner la transition écologique et énergétique des partenaires clés, de sélectionner en priorité les fournisseurs disposant d'une stratégie de réduction des émissions (bilan carbone, SBTi, etc.), de privilégier l'approvisionnement local, de favoriser l'utilisation de matériaux recyclés, recyclables ou à faible intensité carbone.

Rail Logistics Europe a systématisé la prise en compte de critères RSE dans l'analyse des offres et l'attribution des marchés pour les appels d'offres supérieurs à 500 000 euros.



Évaluation du risque RSE fournisseur

La traçabilité et l'évaluation de la chaîne fournisseurs sont des piliers fondamentaux de la politique achats responsables. Elles permettent de prévenir les risques, d'assurer la conformité réglementaire et de structurer les pratiques achats.

Rail Logistics Europe s'appuie sur le suivi du plan de vigilance, la procédure d'évaluation des tiers et les remontées d'alertes pour limiter ces risques. Une vigilance particulière est maintenue pour les fournisseurs situés hors de l'Union européenne.

En 2025, l'animation de la démarche « Achats Responsables » chez Rail Logistics Europe, c'est :

- **un séminaire annuel** Achats réalisés par RLE avec une section dédiée aux achats responsables,
- **trois réunions** organisées avec les correspondants dans les sociétés du groupe pour partager les engagements, suivre les plans d'actions et les résultats.

Système d'alerte

Le système d'alerte éthique déployé par le Groupe SNCF est disponible dans toutes les langues. Il permet à l'ensemble des salariés et à toute partie prenante externe de signaler un évènement ou situation en toute confidentialité 24 h/24 (fraude, corruption, harcèlement moral, discrimination, abus). RLE a enregistré 13 alertes en 2025.



#COOPÉRATION

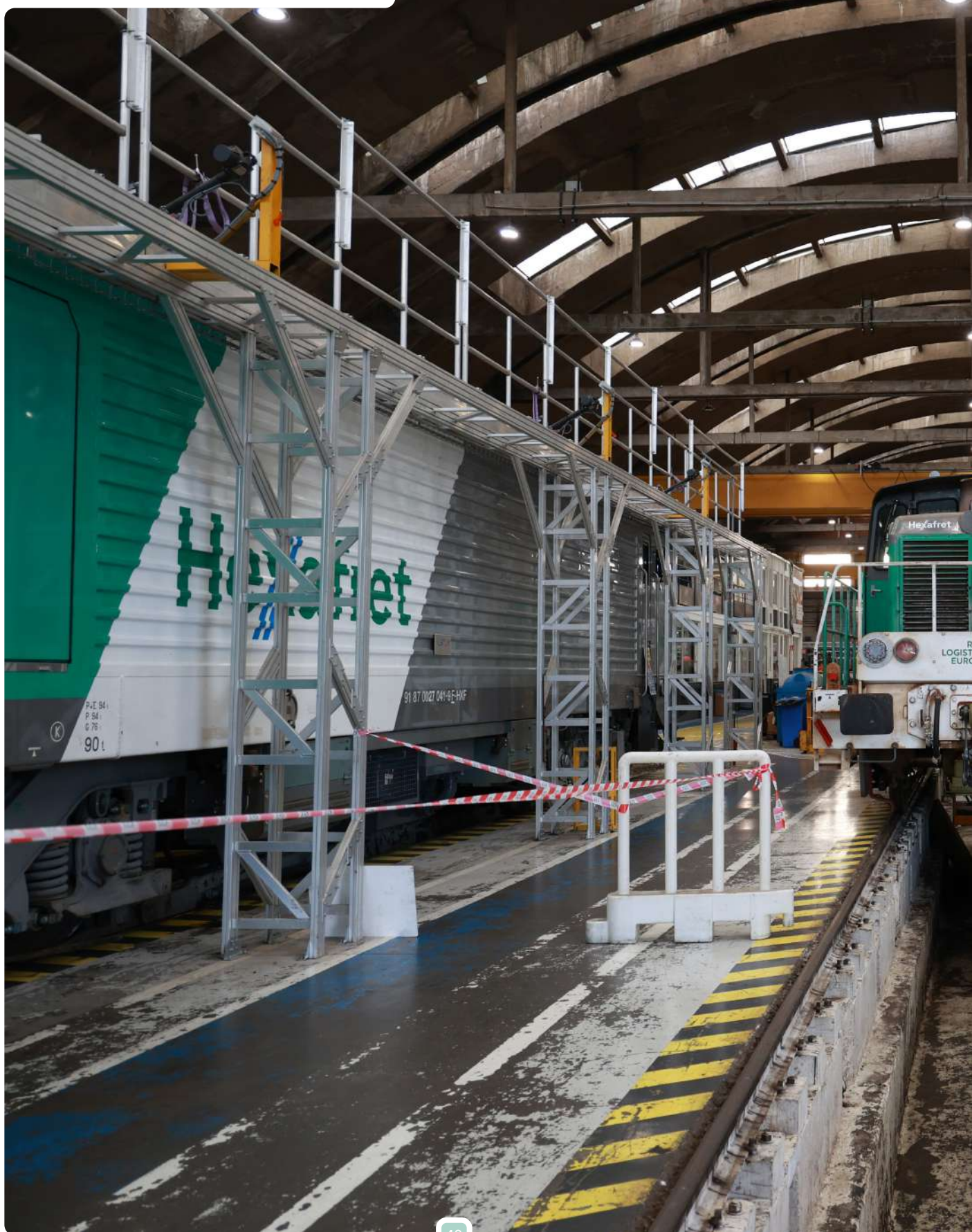
Partager les exigences du Groupe SNCF

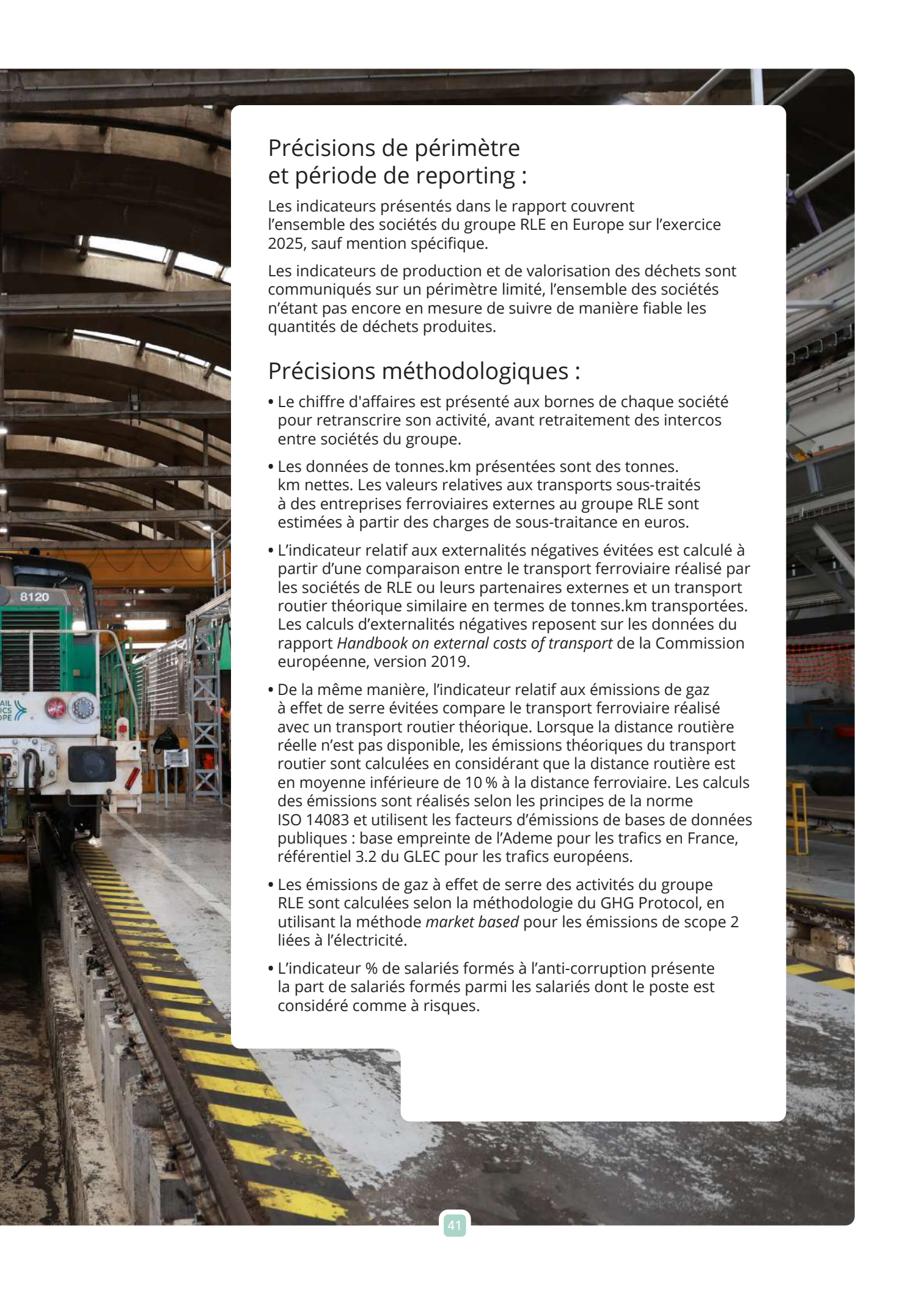
Acheter plus vert / Acheter plus près / Pour plus longtemps : ce sont les trois leviers de la démarche achats responsables du Groupe SNCF partagés par Rail Logistics Europe.

Objectif : mutualiser les ressources, favoriser les synergies entre les sociétés, partager les bonnes pratiques et développer l'empreinte territoriale des achats. En 2025, cette mobilisation collective s'est concrétisée de la manière suivante :

- Contribution au développement économique et à l'emploi en région avec la participation des équipes Achats RLE à une journée d'échanges organisée par le Groupe SNCF en Auvergne-Rhône-Alpes. C'est l'opportunité pour les équipes de contribuer à des ateliers thématiques autour de la sécurité ou de l'économie circulaire aux côtés de 150 entreprises locales.
- Soutien à l'achat inclusif avec la représentation de RLE au séminaire Achat Responsable de la SNCF qui s'est tenu dans une entreprise adaptée avec l'organisation d'une fresque des Achats Responsables.
- Obtention du Label Relations Fournisseurs & Achats Responsables par Hexafret et Technis.

ANNEXES





Précisions de périmètre et période de reporting :

Les indicateurs présentés dans le rapport couvrent l'ensemble des sociétés du groupe RLE en Europe sur l'exercice 2025, sauf mention spécifique.

Les indicateurs de production et de valorisation des déchets sont communiqués sur un périmètre limité, l'ensemble des sociétés n'étant pas encore en mesure de suivre de manière fiable les quantités de déchets produites.

Précisions méthodologiques :

- Le chiffre d'affaires est présenté aux bornes de chaque société pour retranscrire son activité, avant retraitement des intercos entre sociétés du groupe.
- Les données de tonnes.km présentées sont des tonnes.km nettes. Les valeurs relatives aux transports sous-traités à des entreprises ferroviaires externes au groupe RLE sont estimées à partir des charges de sous-traitance en euros.
- L'indicateur relatif aux externalités négatives évitées est calculé à partir d'une comparaison entre le transport ferroviaire réalisé par les sociétés de RLE ou leurs partenaires externes et un transport routier théorique similaire en termes de tonnes.km transportées. Les calculs d'externalités négatives reposent sur les données du rapport *Handbook on external costs of transport* de la Commission européenne, version 2019.
- De la même manière, l'indicateur relatif aux émissions de gaz à effet de serre évitées compare le transport ferroviaire réalisé avec un transport routier théorique. Lorsque la distance routière réelle n'est pas disponible, les émissions théoriques du transport routier sont calculées en considérant que la distance routière est en moyenne inférieure de 10 % à la distance ferroviaire. Les calculs des émissions sont réalisés selon les principes de la norme ISO 14083 et utilisent les facteurs d'émissions de bases de données publiques : base empreinte de l'Ademe pour les trafics en France, référentiel 3.2 du GLEC pour les trafics européens.
- Les émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe RLE sont calculées selon la méthodologie du GHG Protocol, en utilisant la méthode *market based* pour les émissions de scope 2 liées à l'électricité.
- L'indicateur % de salariés formés à l'anti-corruption présente la part de salariés formés parmi les salariés dont le poste est considéré comme à risques.

Tableaux d'indicateurs

Données d'activités du groupe RLE (tonnes.km nettes)

	2024	2025
Production des entreprises ferroviaires du groupe (Mrds t.km nettes)	29,7	27,2
Sous-traitance externe auprès d'autres entreprises ferroviaires (Mrds t.km nettes)	6,3	6,1
Total des trafics ferroviaires pour les clients du groupe RLE (Mrds t.km nettes)	36	33,3

Production de déchets - groupe RLE

	tonnes
Tonnage de déchets dangereux produits	1 295
Tonnage de déchets non dangereux produits	521
Tonnage de déchets produits - total	1 816
% de déchets envoyés vers des filières de valorisation	74 %

Externalités négatives évitées (€)

Estimation des externalités négatives évitées par le transport ferroviaire RLE (production des EF et sous-traitance externe)	1 025 610 482
--	---------------

Part de traction électrique (% des tonnes.km transportées)

Société	% de traction électrique
Hexafret	85 %
Captrain France	62 %
Captrain Deutschland Group	88 %
Captrain Espana	72 %
Captrain Italia	98 %
Railtraxx	47 %
Captrain Portugal	0 %
Naviland Cargo	100 %
Total Groupe RLE	81 %

Consommation d'énergie du groupe RLE

Activité de traction ferroviaire	2024	2025
Consommation d'électricité (kWh)	672 637 891	619 259 792
dont électricité d'origine renouvelable (%)	11 %	11 %
Consommation de gazole non routier (litres)	45 540 887	45 719 950
Consommation de biocarburant HVO (litres)	121 803	195 449
Autres activités : bâtiments, plateformes et véhicules		
Consommation d'électricité (kWh)	17 084 796	15 208 843
Consommation de gaz naturel (kWh)	11 705 393	11 083 136
Consommation de fioul pour les bâtiments (litres)	0	100 578
Consommation de gazole routier (litres)	3 250 877	5 902 625
Consommation d'essence (litres)	266 046	268 607
Consommation de carburant B100 (litres)	153 534	97 689
Consommation d'énergie totale (kWh)	1 196 432 752	1 167 535 002
<i>Part de la traction ferroviaire dans la consommation d'énergie</i>	94 %	92 %

Intensité carbone des entreprises ferroviaires du groupe (émissions liées à l'énergie tCO₂e / tonnes.km nettes)

Société	Intensité carbone
Hexafret	4,9
Captrain France	10,8
Captrain Deutschland Group	14
Captrain Espana	6,7
Captrain Italia	26,8
Railtraxx	12,6
Captrain Portugal	37,3
Naviland Cargo	1,3
Moyenne Groupe RLE	9,1

Santé-sécurité au travail

Société	Taux de fréquence
Hexafret	16,7
Technis	21,5
Captrain France	12,8
Captrain Deutschland Group	14,7
Captrain Espana	6,1
Captrain Italia	8,5
Railtraxx	25,1
Captrain Portugal	7,8
Naviland Cargo	10,3
VIIA	41,2
Total Groupe RLE	15,3

Table de concordance CSRD

	Thèmes	Description du thème	Section du rapport	Pages
ESRS 2 Informations générales	BP-1	Base générale pour la préparation du rapport de durabilité	Note méthodologique	41
	BP-2	Informations à fournir dans des circonstances particulières	Note méthodologique	41
	GOV-1 GOV-2 GOV 5	Rôle des organes de direction Informations transmises aux organes de direction et de surveillance Gestion des risques et contrôle interne de l'information de durabilité	Gouvernance RSE Feuille de route RSE Éthique des affaires	12 à 14 36
	SBM-1	Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	Profil du groupe Manifeste Feuille de route RSE et enjeux matériels	5 à 13
	SBM2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	Interactions avec les parties prenantes	15
ESRS E1 - Changement climatique Environnement	ESRS2-SBM 3	Impacts, risques et opportunités matérielles en lien avec la stratégie et le modèle d'affaires	Atténuation du changement climatique Adaptation du changement climatique	18 à 22
	E1-1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	Atténuation du changement climatique Objectifs de réduction Trajectoire carbone	18 à 22
	E1-2	Politiques liées à l'atténuation et à l'adaptation du changement climatique	Feuille de route RSE	12-13
	E1-3	Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	Gouvernance climat Atténuation du changement climatique : plan de transition Adaptation du changement climatique : plans d'actions	18 à 22
	E1-4	Objectifs liés à l'atténuation et l'adaptation du changement climatique	Atténuation du changement climatique Objectifs de réduction, trajectoire de décarbonation	18 à 22
	E1-5	Consommation d'énergie et mix énergétique	Atténuation du changement climatique Bilan des émissions de gaz à effet serre Indicateurs	18-21 42-43
	E1-6	Émissions brutes de GES des scopes 1,2, 3 et émissions totales de GES	Émissions de gaz à effet de serre Indicateurs	20-21 42-43
ESRS E2 Pollution (air, sol, eau)	ESRS2-IRO 1	Description des processus permettant d'identifier et d'évaluer les impacts risques et opportunités en lien avec la stratégie et le modèle d'affaires	Feuille de route RSE	12-13
	E2-1	Politiques relatives à la pollution	Feuille de route RSE	12-13
	E2-2	Actions et ressources en matière de pollution	Pollution environnementale Pollution sonore	24
	E.2.4-E25	Métriques et objectifs liés à la pollution	Chiffres clés	24
ESRS E4 Biodiversité	ESRS 2-IRO1	Gestion des impacts risques et opportunités en lien liés à la biodiversité	Feuille de route RSE	12-13
	E4-2	Politiques en matière de biodiversité	Feuille de route RSE	12-13
	E4-3	Actions et ressources en matière de biodiversité	Cartographie des sites	25
	E4-4 et E4-5	Métriques et objectifs	Chiffres clés Indicateurs	25 42-43

	Thèmes	Description du thème	Section du rapport	Pages
ESRS E5 Économie circulaire	ESRS2-IRO1	Gestion des impacts risques et opportunités en lien liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	Feuille de route RSE	12-13
	E5-1	Politiques en matière d'économie circulaire	Feuille de route RSE	12-13
	E5-2	Actions et ressources en matière d'économie circulaire	Allongement de la durée de vie du matériel roulant Nouvelles filières de transport ferroviaire des déchets	23
	E5-3	Métriques et objectifs	Chiffres clés Indicateurs	23 42-43
ESRS S1 - Personnel de l'entreprise Social	ESRS2-SBM 2	Intérêts et point de vue des parties prenantes	Interactions avec les parties prenantes	15
	ESRS2-SBM 3	Impacts, risques et opportunités matériels en lien avec la stratégie et le modèle d'affaires	Feuille de route RSE	12-13
	S1.1	Politiques liées aux effectifs de l'entreprise	Feuille de route RSE	12-13
	S1.2	Processus d'interaction au sujet des incidences avec les effectifs de l'entreprise et leurs représentants	Interaction avec les parties prenantes Engagement et QVT	15-30
	S1.3	Procédures de réparation des incidences négatives et canaux permettant aux travailleurs de faire part de leurs préoccupations	Engagement et QVT Mixité diversité Procédure d'alerte	15-30-39
	S1.4	Actions visant à atténuer les risques importants et saisir les opportunités concernant les effectifs de l'entreprise	Les enjeux humains au cœur de la transformation du groupe Culture organisation et talents Santé-sécurité Mixité diversité	28 à 33
	S1.5	Objectifs liés à la gestion des incidences négatives importantes, à la promotion des incidences positives et à la gestion des risques et opportunités importants	Social Feuille de route RSE	12-13 28 à 33
	S1.6	Caractéristiques des salariés de l'entreprise	Les enjeux humains au cœur de la transformation du groupe Indicateurs	28 42-43
	S1.8	Dialogue social	Engagement et QVT	30
	S1.9	Métriques diversité	Mixité - diversité	32-33
	S1.12	Personnes handicapées	Indicateurs	
	S1.13	Métriques de la formation et du développement des compétences	Indicateurs	
	S1.14	Métriques de santé-sécurité	Santé, sécurité Indicateurs	31 42-43
	S1.17	Cas plaintes et incidences graves en matière de droits de l'Homme	Dispositif d'alerte	39
ESRS G1 Gouvernance	ESRS2 GOV-1	Rôle des organes de surveillance et de direction	Gouvernance RSE	14
	ESRS2-IRO-1	Gestion des incidences, risques et opportunités	Feuille de route RSE	12-13
	G1-1	Culture d'entreprise et politique en matière de conduite des affaires	Éthique des affaires Politiques	12-13 36
	G1-2	Gestion des relations avec les fournisseurs	Respect des droits de l'Homme Achats responsables	37-38-39
	G1-3	Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin	Éthique des affaires	36
	G1-4	Cas avérés de corruption ou versements avérés de pots-de-vin	Procédure d'alerte	39



Rail Logistics Europe - mars 2026

Crédits photos : Charlie Cerqueira, Maxime Huriez,
Antoine Doyen, Jean-Christophe Milhet, Patrick Lazic,
Erwan Quintin, Amazon, Aurore Baron, Hélène Koch.
Conception et réalisation : Positive Impact & Sidièse

rle-group.com

rle-group.com