

Rapport de durabilité

1. Informations générales – ESRS 2	51
1.1. Base générale pour la préparation du rapport de durabilité - BP-1	51
1.2. Publication d'informations relatives à des circonstances particulières - BP-2	51
1.3. Gouvernance - GOV	54
1.4. Stratégie - SBM	60
1.5. Gestion des impacts, risques et opportunités - IRO	88
2. Informations environnementales	103
2.1. Taxonomie environnementale	103
2.2. Changement climatique - E1	111
2.3. Pollution - E2	139
2.4. Biodiversité et écosystèmes - E4	141
2.5. Économie circulaire - E5	148
3. Informations sociales	162
3.1. Personnel de l'entreprise - S1	162
3.2. Travailleurs de la chaîne de valeur - S2	194
3.3. Communautés affectées - S3	205
3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux - S4	214
4. Informations en matière de gouvernance	232
4.1. Conduite des affaires - G1	232
5. Annexes	245
5.1. Annexes relatives à la taxonomie environnementale	245
5.2. *Rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe SNCF en France	248
5.3. Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE	249
Rapport de certification du rapport de durabilité	256

Éléments de contexte et principales évolutions pour le deuxième exercice

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

– Telles qu'applicables à la date d'établissement du rapport de durabilité

– Sur la base des informations disponibles

– Dans les délais d'établissement du rapport de durabilité.

Dans une démarche d'amélioration continue, le groupe SNCF met en œuvre des plans d'action, décrits dans chaque ESRS le cas échéant, afin d'assurer la publication progressive à l'avenir des trois typologies de limitations ci-dessous. En 2025, cette démarche s'appuie sur une coordination et une collaboration soutenue entre les fonctions en charge de l'élaboration des informations pour améliorer la collecte et la complétude des données quantitatives. Il s'agit notamment des travaux continus tout au long de l'année entre les fonctions RSE, Achats, Ressources humaines, Finance, et Santé et sécurité au travail de SNCF SA et des différentes entités du Groupe.

L'engagement de chaque société s'est traduit par la signature d'une lettre de mission CSRD par un directeur de chaque société, en charge de la collecte des informations sur son périmètre. Cela a permis de partager les bonnes pratiques comme celle de la direction des Achats Groupe (DAGEC) vers les entités concernées afin d'élargir à l'ensemble du Groupe les indicateurs sur les délais de paiement, ou pour collecter plus largement la donnée environnementale ou sociale (RH, SST, éthique). En s'appuyant sur les travaux menés dans le cadre de la définition des cibles SBTi, le Groupe a étendu la couverture de ses cibles sur les scopes 1, 2 et 3 dans le monde (E1-4).

Néanmoins, des difficultés d'accès à des données fiables, pour tout ou parties des entités consolidées, ont pu contraindre le Groupe à communiquer des informations sur un périmètre partiel et/ou à recourir à des estimations qui pourront être affinées à mesure que la qualité des données disponibles s'améliorera.

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

Informations non publiées en 2024 et publiées partiellement en 2025

Certains indicateurs quantitatifs non publiés en 2024 ont pu être ajoutés au rapport de durabilité 2025 (cf. 1.2.4. Changement dans la préparation ou la présentation des informations en matière de durabilité). Néanmoins, l'élaboration et la consolidation à l'échelle du Groupe de certains autres indicateurs exigés par la norme n'ont pas pu être totalement réalisées pour l'exercice 2025.

Cela concerne principalement :

– Pollution - E2 – chapitre 2.3.4 Pollution de l'air de l'eau et des sols - E2-4

L'indicateur est matériel pour le Groupe pour la pollution de l'air. Cette matérialité est portée par les deux filiales GEODIS et Keolis. Pour cet exercice de durabilité en 2025, le Groupe publie partiellement la donnée pour les polluants sur le périmètre Keolis. Les émissions de polluants sont publiées pour la flotte routière de Keolis en France en 2024 et 2025 et concernent le CO₂, les Nox, les PM 2.5 et HC.

– Utilisation des ressources et économie circulaire – E5, chapitre 2.5.4 Flux de ressources entrants – E5-4

Le Groupe publie sur le périmètre de SNCF Réseau en France. Les données correspondent à la fourniture de ballast, traverses et rails qui représentent plus de 1,8 millions de tonnes de matières entrantes.

– Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.9 Salaires décent – S1-10.

Dans cet exercice 2025, le taux de couverture de cet indicateur qui garantit un salaire décent à ses salariés couvre le périmètre UE (84% des effectifs du Groupe).

Extension du périmètre de publication

Le Groupe a consenti des efforts substantiels en 2025 afin d'élargir le périmètre pour un certain nombre d'informations quantitatives (cf. 1.2.4. Changement dans la préparation ou la présentation des informations en matière de durabilité), tout en restant confronté aux limites inhérentes à l'organisation du Groupe et à ses systèmes actuels de reporting interne. Celles-ci n'ont cependant pas permis d'étendre la publication de certains indicateurs quantitatifs sur l'ensemble du périmètre. Ces limites sont exprimées dans la description des informations présentées au sein des sections concernées du rapport de durabilité. Il est à noter que les périmètres ont été étendus pour l'ensemble de ces indicateurs :

– Utilisation des ressources et économie circulaire – E5-5, chapitre 2.5.5.2 Déchets, (cf. 1.1.1 Périmètre de consolidation). Les données 2025 couvrent un périmètre de consolidation Groupe supérieur à 90% pour tous les indicateurs de l'ESRS E5. Le total des déchets produits couvrirait en 2024 seulement 75% des entités contributives au chiffre d'affaires et les totaux des déchets non éliminés, éliminés et non-recyclés se limitaient au périmètre ferroviaire.

Dans le rapport 2025, le Groupe présente les données 2024 réactualisées sur le périmètre Groupe dans le monde.

– Personnel de l'entreprise – S1, chapitre 3.1.11 Indicateurs de rémunération - S1-16 : la consolidation des deux indicateurs a été étendue du périmètre ferroviaire en France en 2024 au périmètre Groupe en France cette année, incluant GEODIS France et une partie de Keolis France. Le taux de couverture représente 63,4% des effectifs du Groupe contre 48% en 2024.

Pour certains indicateurs, la définition n'est pas homogène entre toutes les entités du Groupe et dans toutes les zones géographiques et la consolidation est ainsi rendue complexe. Dans ces cas, le Groupe a fait le choix de juxtaposer les indicateurs pour les différents périmètres (déclinaison de l'indicateur pour les sociétés ferroviaires, GEODIS, Keolis et RLE) :

– Conduite des affaires – G1, Chapitre 4.1.3 Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin G1-3: le périmètre des programmes de formation a été étendu sur ceux de GEODIS, Keolis et RLE, dans le monde. L'indicateur ne peut pas être consolidé car les fonctions à risques couvertes par les programmes de formation sont hétérogènes suivant les entités concernées.

– Conduite des affaires – G1, chapitre 4.1.5 Pratiques en matière de paiement – G1-6, sur : sur ces indicateurs, celui sur le pourcentage de paiement effectués dans les délais de paiement standard n'a pas été publié pour GEODIS, en l'absence d'outil capable de consolider la donnée à l'échelle Monde. L'ensemble des indicateurs, non consolidé, couvre le périmètre groupe SNCF dans le monde.

Informations dont la définition diffère de la norme

Tous les indicateurs publiés avec cette limitation en 2024 ont été rectifiés [Cf. BP-2, Publication d'informations relatives à des circonstances particulières, Mise en conformité].

1. Informations générales – ESRS 2

1.1. Base générale pour la préparation du rapport de durabilité - BP-1

1.1.1. Périmètre de consolidation

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

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

Les périmètres sont définis comme suit :

– Périmètre ferroviaire : SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, GIE SNCF OptimServices. Le périmètre ferroviaire est appelé « les sociétés ferroviaires » dans le rapport. Une mention spécifique est ajoutée lorsque Hexafret et Technis sont incluses.

– Périmètre groupe SNCF : SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Rail Logistics Europe, GIE SNCF OptimServices, Keolis, GEODIS, et leurs filiales consolidées.

L'intégration d'Hexafret et de Technis dans le périmètre de RLE au 1er janvier 2025 est récente : toutes les politiques et actions pour l'ESRS S1 notamment n'ont pas encore pu être recensées. L'objectif est de reporter à terme au niveau de la société RLE, selon les mêmes principes que pour GEODIS et Keolis.

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

– Les données quantitatives relatives aux déchets (E5) couvrent à minima 90% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe

– Les données quantitatives relatives à la pollution (E2) couvrent la flotte routière des entités de Keolis en France

– Les données quantitatives sociales comprennent les filiales de plus de 150 salariés. Elles couvrent 99,6% du périmètre Groupe.

– Les indicateurs de rémunération (S1-16) sont limités au périmètre du Groupe en France, soit 63,4% du périmètre Groupe.

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

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

1.1.2. Couverture de la chaîne de valeur dans la déclaration

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

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

- Fournisseurs de rang 1
- Toutes typologies de clients
- Salariés et personnels externes
- Autres parties prenantes : riverains et associations de riverains, Nature, ONG, Autorités organisatrices de la Mobilité

(AOM), associations de consommateurs, collectivités territoriales, etc.

Les politiques couvrent :

– La chaîne de valeur amont et aval : Droits humains, Achats responsables

– Les impacts matériels de l'entreprise : atténuation et adaptation au changement climatique, biodiversité, économie circulaire, éthique, ressources humaines.

Les actions et les cibles couvrent principalement les activités du Groupe. Certaines actions de S2 concernent les fournisseurs de rang 1.

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

1.1.3. Options suivies concernant l'omission de certaines informations

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

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

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

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

– Le plan de transition et les actions pour l'atténuation du changement climatique (E1)

– Les actions relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire (E5)

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

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

1.2.1. Horizons temporels

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

En effet, ces horizons temporels sont ceux des deux scénarios du GIEC sur lesquels repose l'analyse des risques de transition, le RCP 4.5 à (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées).

Ils prennent également en considération la durée de vie de l'ensemble des actifs et activités du Groupe.

1.2.2. Estimations concernant la chaîne de valeur

Le groupe SNCF publie des données relatives à la chaîne de valeur en amont en E1. Ces données ne sont pas estimées à l'aide de sources indirectes. La méthodologie est décrite en E1-6.

1.2.3. Sources d'incertitude quant aux estimations et aux résultats

En 2025, le groupe SNCF ne publie pas d'indicateurs quantitatifs ou montants monétaires faisant l'objet d'un niveau élevé d'incertitude.

1 Informations générales – ESRS 2

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

En 2025, des modifications ont été apportées sur plusieurs indicateurs. Les plans d'action pour améliorer le reporting se poursuivent et sont décrits dans chaque ESRS le cas échéant.

Élargissement du périmètre de reporting

En 2025, les données suivantes ont fait l'objet d'un élargissement du périmètre.

Données environnementales

– E1-5 Consommations d'énergie et E1-6 Émissions de GES : couverture de près de 100% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe vs 96% en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

– E1-4 Cibles de réduction des émissions de GES : couverture des scopes 1, 2 et 3 pour le Groupe dans le monde, vs les scopes 1 et 2 pour le Groupe en France en 2024.

– E1-6 Émissions de GES : en 2025, le groupe SNCF publie des données sur les postes 3.5, 3.7, 3.11, 3.15 pour les années 2022, 2024 et 2025, des engagements ayant été pris sur ces postes (cibles SBTi).

– E1-6 Intensité de GES sur la base du chiffre d'affaires : données 2024 recalculées pour tenir compte de l'ajout des quatre postes du scope 3 et du retrait du poste 3.9 dans la comptabilisation des émissions de GES.

	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2024	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2025
Émissions totales de GES location-based par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	294	285
Émissions totales de GES market-based par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	312	286

– E5-5 Flux de ressources sortants : élargissement au Groupe en 2025 vs périmètre ferroviaire en 2024, soit à minima 90% de couverture vs 75% en 2024.

Déchets éliminés

	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2024	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2025
Déchets dangereux		
Incinération (tonnes)	1 159	1 374
Mise en décharge (tonnes)	31422	32 746
Autres opérations d'élimination (tonnes)	375	1 931
Déchets non dangereux		
Incinération (tonnes)	492	10 243
Mise en décharge (tonnes)	3240	14 669
Autres opérations d'élimination (tonnes)	272	6 819

Déchets non recyclés

	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2024	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2025
Quantité totale de Déchets non recyclés (tonnes)	44 294	85 427
Pourcentage de Déchets non recyclés (%)	11	17

Données sociales

– S1-6 Caractéristiques des salariés, Nombre total de salariés en effectifs ventilés par genre et par type de contrat : ajout de filiales non comptabilisées en 2024 et sortie des intérimaires comptabilisés en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

– S1-9 Indicateurs de diversité, Répartition des salariés par tranche d'âge : ajout des salariés des filiales non comptabilisées en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

– S1-14 : élargissement du périmètre Groupe en France au périmètre Groupe dans le monde, avec recalcul des données 2024 pour :

- Décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail (nb)
- Accidents du travail (nb)
- Accidents du travail (Taux de fréquence)

	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2024	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2025
Décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail (nb)	5	6
Accidents du travail (nb)	6011	6 673
Accidents du travail (Taux de fréquence)	19,45	16

– S1-16 Indicateurs de rémunération : ajout des données GEODIS France et Keolis France. Les données 2024 n'ont pas pu être reconstituées.

– S1-17 Discriminations et plaintes en matière de droits humains, Montant des amendes : élargissement du périmètre

au Groupe en 2025. Les données 2024 ne sont pas recalculées.

Données Gouvernance

– G1-3 Pourcentage de fonctions à risques couvertes par les programmes de formation : élargissement au périmètre du Groupe dans le monde. Les données 2025 n'ont pas pu être consolidées et sont présentées par filiales. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

– G1-4 Nombre de condamnations et montant des amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption : élargissement au périmètre du Groupe dans le monde. Les données 2024 n'ont pas été recalculées et ne comprennent que le périmètre ferroviaire.

– G1-6 Pratiques en matière de paiement des fournisseurs : ajout des données Keolis, RLE, GEODIS pour

- Délai moyen de paiement de factures (nb jours)
- Pourcentage de paiement effectués dans les délais de paiement standard (%) (sauf pour GEODIS, donnée absente)
- Procédures judiciaires en cours concernant des retards de paiements (nb).

Mise en conformité avec la norme

En 2025, la formule de calcul du turnover (S1-6) a été adaptée pour se conformer à la norme. Les données 2024 ont été recalculées.

	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2024	Données 2024 publiées dans le Rapport de durabilité 2025
Turnover - Monde - (%)	13,7	14,5
Turnover - France - (%)	8,5	9

Fiabilisation de la donnée

En 2025, la méthode de calcul des indicateurs de rémunération a été adaptée pour le périmètre ferroviaire, afin d'éviter les doublons (S1-16). Les données 2024 ne sont pas recalculées.

Publication de données absentes en 2024

Données environnementales

– E2-4 : publication des informations matérielles quantitatives requises au titre de la pollution atmosphérique par Keolis sur le périmètre France, pour les années 2024 et 2025.

– E5-4 Flux de ressources entrants : publication de données 2025 pour SNCF Réseau en France.

Données sociales

– S1-6 Caractéristiques des salariés de l'entreprise, Nombre total de salariés en effectifs ventilés par genre et par type de contrat : publication des totaux 2024 et 2025.

– S1-14 Nombre de décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail au sein de la chaîne de valeur : publication des données 2025. Les données 2024 n'ont pas pu être reconstituées.

1.2.5. Quick fix

Conformément à l'acte délégué « Quick Fix » n°2025/1416 adopté par la Commission européenne le 11 juillet 2025, le groupe SNCF a appliqué les mesures transitoires prévues pour l'exercice 2025. À ce titre, ne sont pas publiés en 2025 :

- Les indicateurs relatifs aux effets financiers anticipés
- La couverture des négociations collectives et dialogue social, pour les salariés hors EEE (S1-8)
- Le plan de transition Biodiversité (E4-1) et les indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes (E4-5)
- Le nombre de maladies professionnelles et le nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail (S1-14)
- Le nombre de décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail pour les intérimaires en 2024 et 2025.

1.2.6. Erreurs de reporting concernant les périodes antérieures

En 2024, les intérimaires ont été comptabilisés à tort pour le nombre total de salariés en effectifs ventilés par genre et le nombre total de salariés en effectifs ventilés par type de contrat (S1-6). En 2025, ils sont sortis du calcul. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

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

Rapport sur la trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre des activités du groupe SNCF en France [ART66]

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

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

1 Informations générales – ESRS 2

1.2.8. Incorporation d'informations au moyen de renvois

Section du Rapport financier et de durabilité 2025 du Groupe SNCF vers laquelle un renvoi est opéré	ESRS	Exigence de publication	Point de donnée
Rapport de gestion consolidé			
Activités et résultats du Groupe	ESRS 2	SBM-1	[40] Profil du groupe : Notre vision stratégique pour la décennie 2023-2032
Activités et résultats du Groupe, Volet social	S1	S1-6	[50dii] Effectif moyen
Gestion des risques et dispositifs de contrôle	ESRS 2	IRO-1	[53b], [53ciii], [53h] Description de la gestion des risques et des mécanismes de contrôle
Plan de vigilance, Cartographie des risques d'atteintes graves	S2	SBM-3	[11b] Cartographie des risques par pays du Groupe
Plan de vigilance, Droits humains et libertés fondamentales	S1	S1-1	[19] Politique Droits humains
Plan de vigilance, Droits humains et libertés fondamentales, Programmes et plans d'action	S1	S1-4	[38a], [38b], [38d], [39], [43] Plan d'action Droits humains, ressources allouées
Plan de vigilance, Droits humains et libertés fondamentales	S2	S2-4	[32], [33] Plan d'actions Droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur
Rapport sur le gouvernement d'entreprise			
Le conseil d'administration	ESRS 2	GOV-1	[21d] Composition du Conseil d'administration
Le fonctionnement du conseil	ESRS 2	GOV-2	[22b] Rôles et responsabilités du conseil d'administration relatifs aux enjeux de durabilité
La composition du conseil	S1	S1-2	[27a], [27b] Espaces de dialogue avec le personnel (administrateurs salariés)
Le contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable, financière et de durabilité	ESRS 2	GOV-5	[36] Gestion des risques et contrôles interne concernant l'information en matière de durabilité
États financiers au 31 décembre 2025			
Comptes consolidés Groupe SNCF au 31 décembre 2025, Informations liées au rapport de durabilité	E1	IRO-1	[21] Liens entre les enjeux de durabilité et leurs impacts sur les états financiers

1.3. Gouvernance - GOV

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

1.3.1.1 Composition du conseil d'administration

Groupe SNCF	2024	2025
Membres conseil administration (nb) - Nb total	12	12
Membres exécutifs (nb)	1	1
Membres non exécutifs (nb)	11	11
Membres représentants des salariés (nb)	4	4
Femmes (nb)	3	3
Membres indépendants (nb)	2	2
Femmes (%)	25%	25%
Indépendants (%)	17%	17%

Le conseil d'administration compte douze membres dont onze mandataires sociaux non exécutifs et un (1) mandataire social exécutif, Jean CASTEX, Président-Directeur général de la société nationale SNCF, depuis le 3 novembre 2025.

Le directeur général délégué Performance SNCF SA, Laurent TREVISANI est également mandataire social exécutif de la société nationale SNCF. Ainsi, la société SNCF compte au total deux mandataires sociaux exécutifs.

Conformément aux dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n° 2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique, le conseil d'administration de la société nationale SNCF compte quatre représentants des salariés sur un total de douze membres, soit un tiers des sièges. Ces représentants sont élus par leurs pairs et parrainés par leur organisation syndicale représentative dans le Groupe. De plus, le secrétaire du comité

social et économique est obligatoirement convoqué aux réunions du conseil d'administration conformément à l'article 11-1 des Statuts de la société nationale SNCF.

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

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

Cette participation permet aux représentants des salariés de voter et de donner leur avis sur l'ensemble des sujets et orientations stratégiques relatifs à la durabilité, portés devant le conseil d'administration.

Les membres du conseil d'administration du groupe SNCF possèdent une expérience reconnue en direction d'entreprises dans les secteurs du transport, de la finance, de l'industrie et des services publics. Cette expérience s'inscrit dans le contexte d'un groupe présent en France et à l'étranger, acteur du transport de voyageurs, du transport de marchandises et de la logistique, ainsi que de la gestion d'actifs ferroviaires. Cette diversité de compétences couvre les besoins du Groupe au niveau national et international assurant une vision stratégique adaptée aux enjeux du Groupe. Le conseil intègre une diversité de profils, veillant à un équilibre femmes-hommes, à la variété des âges et des mandats. Pour l'examen de points complexes, il sollicite l'intervention de collaborateurs spécialisés ou de personnalités extérieures, et organise des séances d'information ponctuelles afin de renforcer l'expertise des administrateurs, notamment sur les sujets techniques, réglementaires ou RSE. Il n'existe pas de programme formalisé de formation mais l'actualisation des connaissances des membres s'effectue lors des réunions au travers d'interventions spécifiques selon les besoins.

Au 31 décembre 2025, le conseil d'administration compte trois administratrices et neuf administrateurs, soit 25% de femmes et 75% d'hommes. Trois nominations d'administrateurs sont intervenues au cours de l'année 2025 [cf. Rapport de gestion ; rapport sur le gouvernement d'entreprise].

Au 31 décembre 2025, le conseil d'administration compte deux administrateurs indépendants sur douze, soit 17%, conformément aux dispositions du règlement intérieur du conseil d'administration et aux critères du Code AFEP-MEDEF.

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

Conseil et comités spécialisés

Le conseil d'administration détermine les orientations de l'activité du Groupe et veille à leur mise en œuvre, conformément à son intérêt social, en prenant en considération les enjeux sociaux et environnementaux de son activité (L.225-35 du code de commerce) ainsi que la raison d'être de la Société. Il dispose d'une structure de gouvernance clairement définie pour la surveillance des impacts, risques et opportunités en matière de durabilité. Pour cela, il s'appuie sur trois comités spécialisés permanents, dont les missions sont précisées dans le règlement intérieur du conseil d'administration et en conformité avec les dispositions du code de commerce.

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

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

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

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

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

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

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

Les responsabilités en matière d'impacts, risques et opportunités sont formalisées à plusieurs niveaux :

- Le règlement intérieur du conseil d'administration impose la prise en compte des enjeux sociaux et environnementaux
- Les comités spécialisés jouent un rôle clé :
 - Le comité d'audit (CACR), examine les comptes annuels et semestriels, le budget, la cartographie des risques, le

programme annuel de travail de l'audit interne, le rapport sur le gouvernement d'entreprise, le contrôle interne et la gestion des risques, l'information financière et de durabilité, ainsi que le programme de conformité.

- Le CNRG&RSE examine les engagements et les orientations de la politique en matière de RSE, en suit le déploiement, propose les nominations des administrateurs et des dirigeants mandataires sociaux, donne son avis sur leur rémunération, et veille à la mise en œuvre, par le conseil d'administration et les dirigeants de la société, des principes de bonne gouvernance issus notamment du Code AFEP-MEDEF.

- Le comité de la stratégie et des investissements (CSI) donne son avis sur les orientations stratégiques relatives au développement durable.

– La directrice RSE présente deux fois par an au comité spécialisé RSE les performances du Groupe en matière de RSE

– Enfin, chaque conseil d'administration des filiales de SNCF SA dispose de son propre comité responsable de la préparation des décisions relatives à la RSE.

Gestion des impacts, risques et opportunités en matière de durabilité

Le conseil d'administration définit le cadre de gouvernance et veille à la mise en œuvre par la direction générale des processus, contrôles et procédures pour gérer les impacts, risques et opportunités. À ce titre, le conseil d'administration s'assure, à travers les reporting annuels et les travaux des comités spécialisés (notamment le CACR), que des procédures de gestion des impacts, risques et opportunités sont effectivement mises en place et que leur application est suivie par la direction générale, avec le soutien de l'audit interne.

La surveillance et le contrôle des impacts, risques et opportunités sont assumés principalement par le CACR, qui ensuite :

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

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

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

La direction RSE Groupe centralise la collecte, la consolidation et la revue des informations RSE issues des directions RSE des différentes entités du Groupe. Cette consolidation s'opère en lien avec les directions fonctionnelles concernées. Les informations agrégées sur la performance RSE (décarbonation, inclusion, achats responsables...) font l'objet de restitutions semestrielles au Conseil d'administration et à ses comités spécialisés (CACR et CNRG&RSE). Ce processus garantit l'intégration des données RSE dans le pilotage stratégique du Groupe.

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

Ils sont intégrés au système global de management des risques à plusieurs niveaux :

- Contrôles opérationnels (premier niveau),
- Contrôles par les directions transverses, à savoir la direction RSE Groupe, la direction du management des Risques et la direction Finances (second niveau),
- Contrôles par l'audit interne (troisième niveau).

1 Informations générales – ESRS 2

L'intégrité du reporting et la traçabilité sont garanties par des règles impératives recensées dans le Guide des règles clés du Groupe SNCF, qui s'appliquent à l'ensemble des entités du Groupe SNCF.

Détermination des objectifs en matière de durabilité

Le conseil d'administration de SNCF SA et les comités spécialisés surveillent la détermination des cibles relatives aux impacts, risques et opportunités liés aux activités du Groupe et la progression de leur réalisation à l'occasion de la présentation des points suivants :

- L'examen et l'approbation des objectifs pluriannuels en matière de RSE et de la stratégie annuelle
- Le suivi semestriel de la réalisation de ces objectifs
- L'examen annuel de la cartographie des risques majeurs
- Le suivi de la mise en œuvre des recommandations d'audit deux fois par an
- L'examen annuel du plan de vigilance
- Un bilan annuel des alertes éthiques
- Un point tous les deux mois environ sur l'évolution de la sécurité au sein du Groupe.

Le conseil suit spécifiquement les enjeux climat du Groupe, dans leur volet décarbonation et adaptation au changement climatique.

Compétences et expertise

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

- Il traite plusieurs fois par an en séance des enjeux environnementaux ;
- Il veille à ce qu'un volet RSE figure dans les dossiers d'engagements qui sont soumis à son approbation.
- Par ailleurs, l'État actionnaire veille à ce que les enjeux environnementaux soient intégrés dans la stratégie d'entreprise, au travers des orientations portée par son représentant au conseil.

Lorsque le conseil identifie un sujet émergent, il peut solliciter :

- Une présentation détaillée par des experts internes pour en saisir les enjeux stratégiques ;
- Des formations réalisées en externe.

Le conseil est également régulièrement informé des enjeux climatiques spécifiques (risques physiques et de transition, trajectoires d'émissions, scénarios climat) dans le cadre du reporting RSE semestriel et des travaux pilotés par la directrice de la RSE Groupe, membre du COMEX, en 2025.

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

- Alexis Zajdenweber (représentant de l'État - membre du CNRG&RSE) : en qualité de directeur de l'agence des Participations de l'État et d'administrateur représentant de l'État chez EDF, Groupe Renault, Thalès et BPI France pour le climat. Il est également expert reconnu dans le domaine de la finance (MSCI ESG ratings – 2024) ;
- Philippe Maillard (indépendant – président du CACR) : possède des compétences en matière d'environnement (plusieurs postes de direction chez SUEZ) et de risques (Directeur général et administrateur du Groupe APAVE).
- Le conseil d'administration peut aussi s'appuyer sur deux comités, le CACR et le CNRG&RSE présentés ci-dessus
- Les informations portées à la connaissance du Conseil et de ses comités (CACR, CNRG&RSE) sont alimentées par l'expertise climat de la directrice de la RSE Groupe.

Ces compétences et expertises sont mobilisées pour superviser les impacts, risques et opportunités matériels identifiés par la double analyse de matérialité, notamment en matière de climat, de santé et sécurité, de droits humains et relations fournisseurs, d'éthique, de cybersécurité et de protection des données personnelles.

Les dossiers soumis à l'approbation du conseil incluent systématiquement une analyse des impacts, risques et opportunités matériels, permettant aux administrateurs d'exercer un jugement éclairé sur les décisions stratégiques à prendre, notamment l'analyse des risques et opportunités climatiques (trajectoire de décarbonation, scénarios, prix interne du carbone appliqué aux projets) afin d'évaluer leurs impacts sur les émissions de gaz à effet de serre du Groupe.

1.3.1.3 Gouvernance conformité et éthique - G1 GOV-1

Le conseil d'administration de SNCF SA, conformément aux dispositions de l'article L.225-35 du code de commerce, veille à l'intégration des enjeux de durabilité dans la gestion du Groupe. Il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns. Cette supervision s'exerce directement et par le biais de ses comités spécialisés, notamment le CNRG&RSE. En 2025, il a contrôlé ou validé :

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

Le conseil d'administration de SNCF SA s'assure de détenir et de maintenir collectivement les compétences nécessaires à la supervision des enjeux de durabilité, en s'appuyant sur les mécanismes suivants :

- Composition et expertises du conseil : le conseil est composé de membres aux profils diversifiés, garantissant une expertise sectorielle (transport, services publics, industrie, finance) et une expérience en matière de durabilité.
- Actualisation des connaissances et formation : le maintien et le développement des compétences en durabilité sont assurés par :
 - Des sessions annuelles de sensibilisation et d'information.
 - La possibilité pour chaque administrateur, de demander des formations complémentaires externes ou de solliciter l'intervention d'experts internes sur des sujets spécifiques à la durabilité.
- Processus d'évaluation du fonctionnement : conformément à son règlement intérieur, le conseil procède à un débat annuel sur son fonctionnement et à une évaluation formalisée au moins tous les trois ans. Bien que le contenu de cette évaluation ne soit pas détaillé publiquement, ce processus permet d'identifier d'éventuels besoins en compétences, y compris en matière de durabilité, et d'ajuster les programmes de formation.

Le CNRG&RSE et le CACR, par leurs travaux préparatoires, soutiennent le conseil dans la supervision de ces enjeux.

1.3.2. Informations transmises aux organes d'administration et enjeux de durabilité traités par ces organes - GOV-2

Le conseil d'administration, et ses comités, sont régulièrement tenus informés au cours de l'année des impacts, risques et opportunités (IRO) du Groupe identifiés comme matériels dans la double analyse de matérialité, notamment en matière de santé et sécurité, droits humains et relations fournisseurs dans la chaîne de valeur, éthique, cybersécurité et protection des données personnelles. En effet le conseil réalise six fois par an un point d'information sur la sécurité au sein du Groupe et, avec l'appui du CACR et du CNRG&RSE, procède chaque année à une revue du plan de vigilance, de la cartographie des risques majeurs et de la couverture pluriannuelle de ces risques matériels.

L'information est transmise au conseil d'administration par le Président du Groupe, les présidents des entités et filiales, les autres membres du comité exécutif, la direction de l'Audit Interne, la direction RSE Groupe, la direction Sécurité, Sûreté et des Risques, ainsi que les commissaires aux comptes lors des séances du CACR. Le conseil a également la possibilité de faire intervenir ponctuellement des experts externes sur ces thématiques. Le conseil se réunit au moins une fois par an pour analyser la performance de durabilité de l'entreprise. Les comités suivent également semestriellement les stratégies de gestion des risques de l'entreprise, ainsi que le respect des engagements en matière de RSE.

Le conseil d'administration prend en considération les impacts, risques et opportunités dans ses prises de décision, au regard du plan stratégique du Groupe. Il veille à ce que :

- Un volet RSE figure dans la notation des marchés attribués par les sociétés ferroviaires du Groupe ;
- Les principaux engagements du Groupe soumis à l'approbation du conseil comprennent un éclairage sur les impacts et opportunités en matière de RSE ;
- L'analyse des risques dans les projets éclaire les éventuels risques RSE, assortie, le cas échéant, d'un plan de mitigation des risques.

En 2025, le conseil d'administration, via le CACR, a examiné l'ensemble des IRO matériels identifiés en 2024 et a pris connaissance des évolutions apportées à l'analyse de double matérialité au titre de l'exercice 2025.

La directrice RSE Groupe a présenté au conseil le bilan 2024 de la mise en œuvre de la stratégie RSE et les perspectives de l'année à venir ; elle a également partagé un point d'avancement à mi-année (adaptation au changement climatique, ancrage territorial, humain, décarbonation, économie circulaire, biodiversité).

Le conseil d'administration a également examiné :

- En matière de droits humains, le bilan du plan de vigilance ;
- En matière d'éthique, la cartographie des risques majeurs, y compris le risque de corruption et de trafic d'influence, et le bilan éthique annuel ;
- En matière de cybersécurité et de protection des données personnelles, le programme annuel d'audit interne et le bilan du contrôle interne (commissaires aux comptes) ;
- En matière d'intérêt des consommateurs, la qualité de service du Groupe.

Par ailleurs, le Pacte d'engagement pour une mobilité solidaire et durable adopté par le Groupe SNCF en 2025 et portant sur ces différents enjeux ESG a été présenté au CNRG & RSE.

1.3.3. Intégration des performances de durabilité dans les mécanismes d'incitation - GOV-3 [ART66]

1.3.3.1 Description des mécanismes d'incitation

La société nationale SNCF SA étant une société privée à capitaux publics, le montant de la rémunération des administrateurs est strictement encadré par la loi, le conseil d'administration et l'Agence des Participations de l'État (APE). Les mécanismes d'incitation sont examinés chaque année par le conseil d'administration. Ils sont alignés avec la politique de l'État actionnaire et l'actualisation éventuelle des critères est validée à ce même niveau. Seul le directeur général délégué (DGD), mandataire social exécutif de la société, peut bénéficier d'une part variable, dont les critères sont validés par l'APE et le conseil d'administration.

La part variable versée au DGD est composée de deux éléments :

– Des objectifs quantitatifs. 75% maximum. Les critères RSE incluent des objectifs liés à la sécurité des salariés (10%), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (5%), à la féminisation des recrutements (5%) et à la satisfaction des salariés (5%)

– Des objectifs qualitatifs. 25% maximum. Parmi ces objectifs figure pour 5% « l'extension du pilotage du Groupe adapté aux priorités et mixant financier et extra-financier ».

Par ailleurs, le système d'incitation s'applique également aux 2 500 cadres dirigeants et cadres supérieurs des sociétés ferroviaires sur des bases similaires :

– Une part variable individuelle de 65% maximum

– Une part variable collective de 35% maximum, dont 25% maximum de critères RSE et 10% maximum de critères économiques. Les critères RSE incluent des objectifs liés à la sécurité des salariés (10%), à la réduction des émissions de gaz à effet de serre (5%), à la féminisation des recrutements (5%) et à la satisfaction des salariés (5%).

Chez GEODIS, depuis 2023, le plan de rémunération variable long terme (LTI) à échéance trois ans comprend une composante extra-financière comptant pour 30 % du total. Elle s'appuie sur des critères d'émissions de gaz à effet de serre, de diversité de genre dans la population des cadres dirigeants et de satisfaction clients mesurée via un Net Promoter Score. Chacun de ces critères pèse 10 %.

Chez Keolis, la rémunération de tous les cadres est également indexée sur des critères RSE, dans la lignée du projet d'entreprise Keolis Way, à savoir la tenue de la trajectoire de décarbonation, à la maille Groupe et filiale, concernant la traction, soit la quantité de gCO₂e émise par km. Ce dispositif permet d'aligner la vision stratégique de Keolis et la valorisation de l'action managériale.

Deux mécanismes complémentaires existent :

– Le Short Term Incentive, évalué chaque année, qui concerne environ 2 000 managers : 15% du bonus est indexé sur des objectifs de réduction de consommation d'énergie et sur des dispositifs de renforcement de la sécurité des opérations.

– Le Long Term Incentive, évalué tous les trois ans, qui concerne les cadres dirigeants : 25% du bonus est lié à la progression de la féminisation des effectifs, à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et du taux d'accidentologie.

1.3.3.2 Prise en compte de la performance du Groupe en matière de durabilité

La part variable de la rémunération du DGD, mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA, est liée à la performance collective et individuelle, mesurée par rapport aux objectifs économiques, sociaux et environnementaux fixés annuellement.

1 Informations générales – ESRS 2

Les performances sont évaluées par rapport aux cibles suivantes :

– Événements de sécurité de gravité 4 et + selon l'échelle de gravité de l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) dans le cadre de la trajectoire 2026 du programme de sécurité PRISME.

– Taux de fréquence des accidents du travail dans le cadre de la trajectoire 2026 du programme de sécurité PRISME.

– Taux d'engagement des salariés sur la base des objectifs du Baromètre « C'est à vous » à 2030.

– Décarbonation des transports avec la réduction des émissions de GES (ktCO₂e) sur la base de la trajectoire de décarbonation du plan stratégique 2023/2032 [cf. Intégration des performances en matière de climat dans les systèmes d'incitation ESRS2-GOV3].

– Taux de recrutement féminin (toutes sociétés ferroviaires) sur la base de l'accord en faveur de l'égalité professionnelle et de la mixité de 2021.

Ces cibles sont définies et approuvées dans le cadre des dispositifs internes de gouvernance et de rémunération du Groupe. Les objectifs quantifiés pour chacune de ces cibles (valeurs cibles et seuils de déclenchement) font l'objet d'un suivi interne mais ne sont pas publiés dans le présent rapport.

Le non-respect des objectifs environnementaux et sociaux peut entraîner la réduction partielle ou totale de la rémunération variable.

Les indicateurs de performance en matière de durabilité sont intégrés dans les politiques de rémunération de SNCF SA. Ils font l'objet d'une évaluation annuelle et servent de référence pour la performance à court terme des dirigeants. Les critères retenus sont spécifiques, mesurables et leur niveau de réalisation détermine la part variable attribuée. Les critères sont systématiquement revus lors de l'examen annuel du conseil d'administration afin d'assurer leur adéquation avec les enjeux de durabilité du Groupe. Les modalités de fixation et de publication de la rémunération des mandataires sociaux sont encadrées par l'article 3 du décret n°53-707 du 9 août 1953, modifié par le décret n°2012-915 du 26 juillet 2012. Les critères sont validés par l'Agence des Participations de l'État, à l'issue d'une délibération du conseil d'administration.

La part variable du mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA dépend de critères de durabilité à hauteur de 30%.

Validation des mécanismes d'incitation

Le conseil d'administration, assisté du CNRG&RSE, est compétent pour fixer et approuver les objectifs qui déterminent la part de rémunération variable versée au mandataire social exécutif de la société nationale SNCF SA. Chaque année, le conseil d'administration examine et actualise les critères d'attribution incluant des objectifs ESG, notamment environnementaux. Le conseil contrôle l'année suivante

l'atteinte de ces objectifs et décide du montant à verser. Toute actualisation des mécanismes d'incitation ou des politiques de rémunération liées à la durabilité est approuvée annuellement par le conseil d'administration et, le cas échéant, par l'APE.

1.3.3.3 Intégration des performances en matière de climat dans les mécanismes d'incitation – E1

La rémunération variable du mandataire social exécutif de SNCF SA intègre un objectif annuel de réduction des émissions de gaz à effet de serre, aligné sur les cibles fixées pour le Groupe en France sur les scopes 1 et 2 : -30 % de GES émis par les activités de transport et -50 % par les bâtiments en 2030, par rapport à 2015. La part de la rémunération variable liée à des considérations climatiques représente 5 % de la part variable totale, soit 1,25 % de la rémunération totale. Le niveau de réalisation de cet objectif de réduction des émissions conditionne l'attribution de cette part de rémunération. Ce critère climatique correspond à la réduction effective des émissions de GES par rapport aux engagements internes et externes du Groupe, et constitue un des indicateurs RSE suivis par le conseil d'administration.

L'atteinte des objectifs climatiques par le DGD est ainsi évaluée annuellement. Pour l'année 2025 cette part de rémunération a été effectivement intégrée dans la rémunération versée.

La part variable des membres du comité exécutif Groupe appartenant aux sociétés ferroviaires répond aux mêmes critères climatiques.

Chez Keolis, la rémunération annuelle des membres du comité exécutif et d'une partie des managers intègre également un objectif lié au climat. L'indicateur retenu est le CO₂e/km qui prend en compte les émissions de GES (scopes 1, 2 (market-based) et 3.3) liées à la consommation d'énergie de l'ensemble des véhicules commerciaux des filiales Transport dont le Groupe Keolis est majoritaire. Une cible annuelle est définie pour Keolis puis déclinée par entité opérationnelle. Le pourcentage de la rémunération variable liée au climat est de 5% pour la période en cours. Cet indicateur couvre la principale source d'émissions de Keolis, à savoir la traction (environ 50% des émissions de GES totales). Il fait l'objet d'un suivi quantitatif depuis plusieurs années et est aligné avec les exigences externes (prêts à terme ESG avec les banques, réponses aux appels d'offres).

Chez GEODIS, la rémunération des membres du comité exécutif et des cadres dirigeants comprend une part variable annuelle qui repose à 25% sur l'atteinte d'objectifs RSE, dont 9% pour la composante climat. La rémunération long terme (LTI) des cadres dirigeants comprend également une part variable de 10% sur les objectifs climat. La nature de l'incitation climatique chez GEODIS concerne la réduction des émissions directes et indirectes de gaz à effet de serre, en conformité avec son plan Climat.

1.3.4. Déclaration sur la vigilance raisonnable - GOV-4

Éléments essentiels de la Vigilance raisonnable	Exigences de publication	Section dans le Rapport de durabilité	Section dans le Plan de vigilance
Intégrer la vigilance raisonnable dans la gouvernance, la stratégie et le modèle économique	ESRS 2 GOV-1 : Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	1.3.1	1. Introduction
	ESRS 2 GOV-2 : Informations transmises aux organes d'administration, de direction et de surveillance, et enjeux de durabilité pris en charge par ces organes	1.3.3	
	ESRS 2 GOV-3 : Intégration des performances de durabilité dans le mécanisme d'incitation	1.3.4	
	ESRS 2 SBM-3 : Impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique	1.4.3	
	ESRS 2 SBM-2 : Intérêts et points de vue des parties prenantes	1.4.2	1. Introduction

Éléments essentiels de la Vigilance raisonnable	Exigences de publication	Section dans le Rapport de durabilité	Section dans le Plan de vigilance
Dialoguer avec les parties prenantes affectées à toutes les étapes du processus de vigilance raisonnable	ESRS 2 IRO-1 : Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités	1.5.1	5. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité
	S1-2 : Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants	3.1.2	
	S2-2 : Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	3.2.2	
	S3-2 : Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts	3.3.2	
	S4-2 : Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux	3.4.2	
Identifier et évaluer les impacts négatifs	ESRS 2 SBM-3 : Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique	1.4.3	2. Cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention des atteintes graves
	ESRS 2 IRO-1 : Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités	1.5.1	3. Procédures d'évaluation régulière – filiales, sous-traitants, fournisseurs au regard des risques
	E4-2 : Politiques en matière de biodiversité et aux écosystèmes	2.4.2	
	S2-1 : Politiques en matière de travailleurs de la chaîne de valeur	3.2.1	
	E5-1 : Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire	2.5.1	
	G1-1 : Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	4.1.1	
Agir pour remédier à ces impacts négatifs	E1-3 : Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	2.2.3	2. Cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention des atteintes graves
	E2-2 : Actions et ressources relatives à la pollution	2.3.2	4. Mécanisme d'alerte et de recueil des signalements
	E4-3 : Actions et ressources relatives à la biodiversité et aux écosystèmes	2.4.3	5. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité
	E5-2 : Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	2.5.2	
	S1-3 : Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	3.1.3	
	S1-4 : Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions	3.1.4	
	S2-4 : Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	3.2.4	
	S3-4 : Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les communautés affectées, et efficacité de ces actions les IRO matériels sur les communautés affectées	3.3.4	
	S4-4 : Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions	3.4.4	
Suivre l'efficacité de ces efforts et communiquer	E1-4 : Cibles en matière d'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	2.2.4	5. Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité
	E2-3 : Cibles en matière de pollution	2.3.3	
	E4-4 : Cibles en matière de biodiversité et aux écosystèmes	2.4.4	
	E5-3 : Cibles en matière d'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	2.5.3	
	S1-5 : Cibles en matière de gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	3.1.5	
	S2-5 : Cibles en matière de gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	3.2.5	
	S3-5 : Cibles en matière de gestion des impacts négatifs matériels, au développement des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	3.3.5	

1 Informations générales – ESRS 2

1.3.5. Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité GOV-5

Les procédures de gestion des risques et de contrôle interne de l'entreprise en lien avec l'information en matière de durabilité sont décrites dans le rapport de gestion [cf. Rapport sur le gouvernement d'entreprise ; Le contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable, financière et de durabilité].

1.4. Stratégie - SBM

1.4.1. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur - SBM-1

Le groupe SNCF décrit les éléments de sa stratégie qui portent ou influent sur des enjeux de durabilité, ainsi que son modèle économique et sa chaîne de valeur. [Cf. Rapport de gestion ; Activités et résultats du Groupe : Notre vision stratégique pour la décennie 2023-2032].

1.4.1.1 Secteurs d'activité du Groupe

Le Groupe propose une offre diversifiée de produits et services en France et à l'international, selon différents modèles économiques : délégation de service public, service librement organisé ou gestion d'infrastructures. Cette diversité renforce la résilience et l'agilité du Groupe dans un environnement concurrentiel.

Les secteurs d'activité du Groupe sont définis par la classification ISIC publiée par la Commission de statistique des Nations unies :

- 4911 Transport de voyageurs par chemin de fer interurbain
- 4912 Transport de marchandises par chemin de fer
- 4921 Transports terrestres de voyageurs par des réseaux urbains et suburbains
- 4922 Autres transports terrestres de voyageurs
- 4923 Transports routiers de marchandises
- 5221 Exploitation d'infrastructures ferroviaires, exploitation d'installations de terminaux telles que gares ferroviaires, gares routières,
- 4100 Construction de bâtiments
- 6810 Activités immobilières sur biens propres ou loués

1.4.1.2 Activités du Groupe

Transport de voyageurs par fer

SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs assure des services de transport de voyageurs en train (TGV, INTERCITÉS, TER, Transilien, Eurostar) en France et en Europe, selon deux modèles économiques : un transport conventionné sur un marché réglementé avec une délégation de service public (TER, Transilien, INTERCITÉS) et un transport librement organisé sur un marché concurrentiel (TGV, Eurostar). Les clients incluent voyageurs individuels, entreprises et autorités organisatrices.

En 2025, l'environnement concurrentiel du transport ferroviaire de voyageurs s'est renforcé avec l'arrivée de nouveaux opérateurs (Transdev sur la liaison régionale Marseille-Nice, Trenitalia sur la liaison Paris-Lyon-Milan), l'ouverture à la concurrence de l'étoile ferroviaire de Caen, dont l'exploitation sera assurée par RATP Dev à partir de 2027, et l'attribution par Île-de-France Mobilités du premier lot en délégation de service public à SNCF Voyageurs Transilien pour la période 2027-2035.

Pour répondre à ces offensives et clarifier l'approche de ses différents marchés, SNCF Connect & Tech, a lancé en 2025 la marque Tesmo, principalement dédiée aux prestations extérieures au Groupe. Tesmo vise à proposer en propre des solutions et services numériques aux acteurs de la mobilité et

aux collectivités, à construire des alliances de compétences selon les besoins des autorités organisatrices, à les accompagner dans la définition de leurs stratégies de développement, et à déployer des équipes terrain pour la réalisation des prestations. Filiale privée de SNCF Voyageurs, SNCF Connect & Tech, est le leader français du numérique et du e-commerce dans le secteur des mobilités, avec l'ambition de rendre les mobilités durables accessibles. Elle porte deux propositions de valeur complémentaires, d'une part, SNCF Connect, agence de voyages et plateforme tout-en-un des mobilités durables, qui simplifie les trajets de millions de voyageurs en rendant chaque étape du voyage plus fluide et responsable ; d'autre part, Tesmo, marque dédiée aux activités d'édition de solutions de mobilité et de fourniture de services numériques pour l'ensemble des acteurs de la mobilité, entreprises comme collectivités.

Transport de voyageurs urbains et périurbains

Les activités de transport collectif urbain et périurbain à forte densité de trafic couvrent les offres assurées notamment par Transilien au sein de SNCF Voyageurs et par Keolis pour le compte des autorités organisatrices de mobilité, en France et à l'international.

Keolis

Keolis est un acteur majeur de la mobilité partagée en milieu urbain et périurbain. Leader mondial du métro automatique et du tramway, Keolis exploite également des réseaux de bus, car, train, etc. pour le compte de 300 autorités organisatrices de mobilité dans 13 pays.

Ses clients cibles sont les collectivités locales, autorités organisatrices de transport, ainsi que les passagers urbains et interurbains, utilisateurs finaux des services de transport public. Dans le cadre des contrats conclus avec les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), Keolis met en œuvre l'offre de transport public et les services associés (exploitation, maintenance, recrutement, information voyageurs), contribuant à une mobilité quotidienne fiable et accessible pour les voyageurs.

En 2025, Keolis a remporté plusieurs contrats majeurs en France et à l'international. Au Danemark, le Groupe s'est vu confier l'exploitation de 30 bus, dont 26 véhicules électriques, renforçant ainsi son positionnement sur la mobilité décarbonée. En France, Keolis a été choisi pour exploiter les transports en commun de la métropole européenne de Lille, ainsi que 42 lignes de bus en Île-de-France dans le Val-de-Marne, la Seine-Saint-Denis et la Seine-et-Marne, à la suite d'une procédure de sélection par Île-de-France Mobilités.

Toujours en Île-de-France, Keolis a remporté un appel d'offres important pour l'exploitation des lignes 16 et 17 du métro du Grand Paris Express, ainsi qu'un contrat pour l'exploitation des lignes de tramway T4 et T11. À l'international, Keolis a signé de nouveaux contrats pour l'exploitation de réseaux de transport urbain en Suède. Aux États-Unis, le Groupe a gagné l'exploitation de l'ensemble des services de la Metro West Regional Transit Authority (MWRTA) dans la région de Boston, où il assurait déjà l'exploitation de lignes de trains de banlieue et de services de stationnement pour la MBTA.

Transport de marchandises par fer

Rail Logistics Europe (RLE)

Rail Logistics Europe regroupe les activités de fret ferroviaire, logistique ferroviaire et transport combiné rail-route, en France et en Europe assurées par six filiales aux activités complémentaires :

- Hexafret, l'opérateur ferroviaire spécialisé dans le groupage, du wagon isolé au train, des territoires à l'Europe ;
- Technis, le mainteneur de locomotives ;
- Captrain, qui connecte l'Europe avec son réseau d'entreprises ferroviaires en France, Allemagne, Italie,

Belgique, Espagne et Portugal présentes sur les marchés européens et les principaux corridors internationaux ;

– VIIA le spécialiste des autoroutes ferroviaires à haute fréquence ;

– Naviland Cargo, l'opérateur de transport combiné, spécialisé dans le groupage de containers maritimes, qui associe les modes ferroviaires et routiers mais aussi fluviaux pour former une unique chaîne logistique ;

– Forwardis, le commissionnaire de transport ferroviaire, fluvial ou multimodal.

RLE est le deuxième acteur de la logistique ferroviaire en volume en Europe et le premier en France. Il contribue à la décarbonation du transport de marchandises

Ses clients cibles sont les entreprises industrielles et commerciales, les distributeurs et les logisticiens.

Le secteur d'activité du transport de marchandises par rail en France est soutenu par :

– La prolongation des aides au wagon isolé par l'État actionnaire

– Le mécanisme de compensation par l'État de l'activité de transport de marchandises par rail en France (dit « compensation fret »), dont le montant est révisé annuellement pour prendre en compte l'évolution de l'indexation et le passage au nouveau modèle du coût directement imputable (CDI) à compter de la tarification 2019, est maintenu sur toute la période.

2025 marque la première année de Rail Logistics Europe en tant que groupe, composé de six sociétés présentes en Europe (Hexafret, Technis, Naviland Cargo, VIIA, Forwardis - répartie entre Forwardis SAS en France et Forwardis GmbH en Allemagne - et Captrain holding qui regroupe Captrain France, Captrain Deutschland, Captrain Espagne, Captrain Portugal, Captrain Italie, Railtraxx). Malgré un contexte industriel difficile, Rail Logistics Europe poursuit son développement, notamment avec l'ouverture de nouveaux terminaux d'autoroutes ferroviaires (Mouguerre, Sète). L'année 2025 est également marquée par la réouverture de la vallée de la Maurienne, enjeu important pour l'activité de RLE.

Transport multimodal de marchandises et logistique

GEODIS

GEODIS est une activité du groupe SNCF organisée autour de quatre métiers : commission de transport international, logistique contractuelle monde, distribution et transport express et réseau routier européen.

En soutien de la supply chain de ses clients, GEODIS propose un savoir-faire unique en matière de pilotage de la chaîne logistique, adapté aux besoins de chaque marché et chaque géographie.

Afin d'aider ses clients à développer ou conserver leur avantage concurrentiel, GEODIS apporte son expertise et des solutions personnalisées dans sept marchés verticaux : industrie, retail & luxe, biens de grande consommation, automobile & mobilité, high tech, santé, aérospatial et défense.

Gestion d'infrastructures et de gares

SNCF Réseau

SNCF Réseau gère, maintient et développe l'infrastructure ferroviaire en France (28 000 km de voies, dont 2 800 km en grande vitesse) et assure la sécurité et la performance du réseau pour les opérateurs ferroviaires. Ses activités s'exercent dans le cadre d'un monopole légal et naturel, encadré par la loi qui garantit à tous les clients (opérateurs ferroviaires, chargeurs, AOM) un accès transparent et non discriminatoire au réseau.

Les clients, publics ou privés, attendent une infrastructure de qualité et disponible pour offrir des services de transport

réguliers et fiables. La coordination avec ces opérateurs est essentielle pour une gestion efficace du trafic et une réduction des perturbations.

SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions gère 3 000 gares françaises au service des visiteurs, voyageurs, commerçants, entreprises ferroviaires, transporteurs et AOM. Cette activité remplit trois missions d'intérêt public fixées par la loi :

– Assurer aux entreprises de transport ferroviaire un service public de qualité, avec des prestations transparentes et non discriminatoires: information des voyageurs, mise à disposition d'espaces propres, sûrs et confortables, entretien du patrimoine public, etc.

– Favoriser la complémentarité des modes de transport individuels et collectifs et leur intermodalité par l'aménagement des abords des gares.

– Contribuer au développement équilibré des territoires, en veillant à la cohérence des décisions d'investissement avec les politiques locales d'urbanisme et en assurant une péréquation des ressources entre les gares.

1.4.1.3 Répartition des salariés par zone géographique

Zones géographiques	2024	2025
Europe	245 479	243 451
Amérique du Nord	28 076	27 243
Asie - Océanie	11 725	9 488
Afrique du Nord et Moyen-Orient	1 979	2 025
Afrique subsaharienne	1 152	1 148
Amérique du Sud	1 088	1 136
Total général	289 500	284 491

1.4.1.4 Mise sur le marché de produits et services spécifiques

Produits et services interdits sur certains marchés

Le groupe SNCF s'engage, via ses entités, à respecter les réglementations locales et internationales relatives aux produits et services interdits sur certains marchés, et à adapter ses opérations pour éviter toute interdiction de produits ou services sur les marchés où il opère.

Chiffre d'affaires du groupe SNCF

Le chiffre d'affaires du groupe SNCF s'élève à 42 991 millions d'euros en 2025. La répartition par secteur d'activité (IFRS 8) est détaillée dans les comptes consolidés annuels du Groupe.

Chiffre d'affaires lié aux combustibles fossiles

Le Groupe réalise un chiffre d'affaires sur le transport de matières fossiles. Il est estimé à 407 millions d'euros pour l'exercice 2025, dont 98 millions d'euros réalisés par GEODIS et 309 millions d'euros par RLE. Ces données, non ventilées par type de produit fossile, servent également de base aux travaux préparatoires pour le calcul des indicateurs clé de performance, conformes aux critères du règlement de taxonomie environnementale.

Pour RLE, le chiffre d'affaires sur le transport de produits fossiles doit être exclu des bases permettant de déterminer le chiffre d'affaires durable de l'activité (aligné).

Le chiffre d'affaires réalisé par GEODIS sur ces produits est quant à lui réalisé par des véhicules à motorisation thermique. Il est donc de fait exclu de toute base de calcul de l'alignement aux critères de la taxonomie.

Par ailleurs, le groupe SNCF n'est pas actif dans :

– La production de produits chimiques, au sens des activités relevant de l'annexe I, Division 20.2, du règlement (CE) no 1893/2006

1 Informations générales – ESRS 2

– La production des armes controversées (mines antipersonnel, armes à sous-munitions, armes chimiques et armes biologiques)

– La culture et la production de tabac.

1.4.1.5 Contribution aux Objectifs de développement durable (ODD)

Par son action, le Groupe contribue directement à 14 des 17 Objectifs de Développement Durable (ODD) pour la décennie 2020-2030.

La raison d'être du Groupe « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable » est inscrite dans ses statuts. La stratégie de durabilité 2020-2030, validée par le conseil d'administration de SNCF SA, décline cette raison d'être autour des valeurs du Groupe : engagement, efficacité, ouverture, culture sécurité.

1.4.1.6 Stratégie du Groupe SNCF en matière de durabilité

La stratégie du Groupe s'articule autour de deux boussoles :

– Augmenter notre impact positif sur la société et dans les territoires ;

– Réduire l'empreinte environnementale de notre activité.

Cette stratégie repose sur six orientations majeures, décrites ci-dessous.

Boussole 1 : Augmenter notre impact positif sur la société et dans les territoires

Orientation 1 : S'adapter au changement climatique et développer la mobilité décarbonée

Contribution aux ODD



Le changement climatique et les événements chroniques comme aigus imposent d'assurer la résilience et la pérennité des offres de transport et de mobilité, en toute sécurité, par l'anticipation des aléas et l'adaptation des actifs et des processus.

Dans un secteur des transports responsable de l'ordre de 30% des émissions nationales de GES, le ferroviaire représente moins de 1% des émissions du secteur, pour une part de marché de l'ordre de 10 %. Le train émet en effet de 70 à 90% de CO₂e de moins que la voiture ou l'avion. Augmenter largement la part modale du ferroviaire, conformément à la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France (SNBC V3), est donc un levier décisif de décarbonation.

Toutes les actions qui simplifient et facilitent l'accès au train avec des solutions de mobilité pour tous, résilientes et adaptées au changement climatique, y contribuent : développement de projets de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM) labellisés par l'État pour les grandes métropoles, développement de solutions innovantes, frugales et décarbonées (trains légers innovants TELi, DRAISY) pour mailler plus finement l'offre de transport dans les territoires ruraux, développement de l'intermodalité avec le vélo.

Si l'ambition du report modal s'applique aux activités de transport ferroviaire, la mise en œuvre d'un plan d'adaptation concerne l'ensemble des activités du Groupe, quelle que soit la zone géographique dans laquelle il opère. Les politiques d'adaptation sont décrites dans le chapitre « Changement climatique – E1-1 ». Celles relatives à l'accessibilité et à l'accompagnement des clients sont décrites dans le chapitre « Consommateurs et utilisateurs finaux – S4-1 ».

Orientation 2 : Renforcer l'ancrage territorial

Contribution aux ODD



Le groupe SNCF est un acteur clé des territoires : avec environ 28 000 km de lignes, 3 000 gares, 15 millions de voyageurs transportés quotidiennement en France et dans le monde, il offre un service de mobilité de proximité.

En 2025, les sociétés ferroviaires (incluant Hexafret et Technis) ont réalisé 15,9 Mds€ d'achats. Le groupe SNCF contribue au dynamisme des territoires, avec 270 000 emplois soutenus en France et accompagne la transition écologique et sociale de ses fournisseurs en intégrant, dans ses marchés, des critères RSE et de décarbonation représentant respectivement au moins 20% et 5% de la note, ainsi qu'en recourant à des acteurs de l'économie sociale et solidaire.

Acteur industriel de premier plan, le groupe SNCF contribue au dynamisme territorial grâce à la création de filières industrielles non-délocalisables : centrales solaires SNCF Renouvelables sur les réserves foncières, filière de fabrication de panneaux photovoltaïques, filières d'économie circulaire.

La politique Achats responsables est décrite dans les chapitres « Travailleurs de la chaîne de valeur – S2-1 » et « Gouvernance – G1-1 ».

Orientation 3 : Continuer à mettre l'humain au cœur

Contribution aux ODD



En interne, les actions visent à faire des salariés des acteurs et des bénéficiaires de la RSE au service d'un pacte social et écologique, au-delà des engagements fondamentaux, notamment sur la sécurité. Le groupe SNCF propose un cadre unique et durablement engagé :

- Des emplois porteurs de sens au service de la préservation de la planète
- Une entreprise industrielle et dynamique, engagée pour une société plus juste et égalitaire
- Des parcours de carrière riches avec 150 métiers
- Un système de promotion interne valorisé et une politique de mixité ambitieuse
- La possibilité pour chacun de s'investir dans le mécénat de compétences.

L'ambition stratégique que le groupe SNCF se fixe vis-à-vis des salariés concerne l'ensemble des équipes du Groupe.

A l'externe, le Groupe renforce son rôle d'utilité sociale dans les territoires : inclusion des jeunes et des publics fragiles, accès à un emploi durable, développement d'une mobilité

solidaire, sûre et accessible. Les actions combinent recours aux dispositifs d'insertion existants (chantiers d'insertion, ateliers TAPAJ), co-construction de parcours avec des partenaires locaux ou nationaux bien implantés (Pimms médiation, missions locales) et soutien au tissu associatif local avec la Fondation SNCF agissant en faveur des jeunes et de l'environnement (mentorat, mécénat).

L'ambition stratégique territoriale concerne essentiellement les activités du Groupe en France.

Les politiques relatives au cadre de travail des salariés sont décrites dans le chapitre « Personnel de l'entreprise – S1-1 ». Les politiques relatives à l'impact territorial du Groupe sont décrites dans le chapitre « Communautés affectées – S3-1 ».

Boussole 2 : Réduire l'empreinte environnementale de notre activité

Orientation 4 : Décarboner nos activités

Contribution aux ODD



En cohérence avec l'Accord de Paris et la Stratégie Nationale Bas Carbone de la France, le groupe SNCF suit une trajectoire de décarbonation, sur l'ensemble de ses activités en France, inscrite dans le plan stratégique 2023-2032 ([40e] -30% de GES émis par les activités de transport et -50% de GES émis par les bâtiments par rapport à 2015 pour les scopes 1 et 2 des émissions). Les leviers de décarbonation sont identifiés : sortie des énergies fossiles, sobriété et efficacité énergétiques, développement des énergies renouvelables.

Pour renforcer son engagement et contribuer à l'atténuation du changement climatique, le Groupe a accru ses ambitions de décarbonation. Les objectifs du Groupe, validés mi-2025 par l'initiative Sciences Based Targets (SBTi), portent désormais sur l'ensemble des émissions de GES, en France et à l'international avec un objectif de réduction de 42% des émissions de GES des scopes 1 et 2 entre 2022 et 2030, et des objectifs complémentaires sur 69% des émissions du scope 3, notamment via la décarbonation des achats. Cette validation confirme l'alignement des objectifs du Groupe avec l'objectif de l'Accord de Paris.

La mise en œuvre des leviers de décarbonation contribue également à la réduction de la pollution atmosphérique liée à la consommation de carburants fossiles.

Chacune des sociétés du groupe SNCF est engagée en faveur de la décarbonation de ses activités et de sa chaîne de valeur.

La politique d'atténuation du changement climatique est décrite dans le chapitre « Changement climatique – E1-1 ». Les politiques relatives aux enjeux de pollution sont décrites dans le chapitre « Pollution – E2-1 ».

Orientation 5 : Développer l'économie circulaire

Contribution aux ODD



Grand consommateur de matières (acier, ballast, bois, textile, matériels informatiques) le Groupe accélère la circularité pour faire face à la raréfaction des ressources, à la volatilité des prix (éco-conception, achat au juste besoin, allongement de la durée de vie des actifs, réemploi, recyclage, valorisation) et consolider la sécurisation de ses approvisionnements dans un contexte géopolitique instable. Pour accélérer la transformation et fixer un cap commun aux sociétés, le Groupe industrialise

progressivement l'économie circulaire sur l'ensemble des Gisements : infrastructures, matériel roulant, déchets en gare et à bord, déchets du bâtiment, petits matériels informatiques, vêtements professionnels. L'objectif est double : augmenter la part de produits de réemploi et de matière recyclées dans les consommations et orienter 100% des déchets recyclables vers des filières de valorisation adaptée d'ici 2030.

Cette stratégie commune est adaptée selon les activités de chaque entité du Groupe.

La politique de préservation des ressources et d'économie circulaire est décrite dans le chapitre « Utilisation des ressources et économie circulaire – E5-1 ».

Orientation 6 : Préserver la biodiversité

Contribution aux ODD



La biodiversité décline sous l'effet des activités humaines. Avec 28 000 km de lignes et une importante emprise foncière, le groupe SNCF interagit directement avec les écosystèmes naturels et assume une responsabilité multiple : limiter les pollutions, maîtriser la végétation aux abords des voies, préserver et restaurer la faune et la flore sur tout le territoire. Engagé depuis 2018 dans Act4Nature International, en cohérence avec les accords de Kunming-Montréal, le Groupe structure son action autour de quatre axes :

- Stratégie et dialogue avec les parties prenantes
- Réduction de pressions de nos opérations directes (scope 1)
- Action sur la chaîne de valeur (scopes 2 et 3),
- Contribution aux connaissances et sensibilisation.

Les engagements Act4Nature International s'appliquent aux sociétés ferroviaires sur le périmètre français, avec un élargissement envisagé sur un périmètre international à l'horizon 2026.

Les politiques relatives à la biodiversité sont décrites dans le chapitre « Biodiversités et écosystèmes – E4-1 ».

Éthique et gouvernance

L'ambition d'une éthique des affaires irréprochable ainsi qu'une gouvernance ouverte aux parties prenantes soutient la stratégie de durabilité du Groupe. Cette exigence s'applique à chaque société du Groupe, à tous les niveaux.

Dans un contexte de défis inédits et mondiaux, le groupe SNCF a choisi, en 2025, de réaffirmer ses engagements Environnementaux, Sociaux et de Gouvernance (ESG), considérés comme des marqueurs d'identité et des atouts au service de la société, des territoires et des salariés. Cette réaffirmation s'est traduite par la signature d'un Pacte d'engagement pour une mobilité solidaire et durable par les dirigeants des sept sociétés du Groupe et du GIE SNCF Optim'Services. Accessible en ligne, ce Pacte, a pour ambition d'affirmer les engagements et les valeurs ESG du groupe SNCF, de porter un engagement collectif dans des actions prioritaires pour les salariés - actions à poursuivre ou à lancer - et d'approfondir le dialogue social sur les enjeux de durabilité. Les engagements de ce pacte couvrent les activités européennes du groupe SNCF et portent sur les dimensions environnementales, sociales et de gouvernance.

Les modalités de dialogue avec les parties prenantes et la politique de conduite des affaires sont décrites dans le chapitre « Informations générales – ESRS 2 », les chapitres relatifs à chacune des communautés affectées (S1 à S4), et le chapitre « Conduite des affaires – G1 ».

1 Informations générales – ERSR 2

1.4.1.7 Modèle économique et chaîne de valeur

Vision par activité du groupe SNCF

Le groupe SNCF met en œuvre une approche par activités pour obtenir, développer et sécuriser les intrants nécessaires à ses activités :

– Transport de voyageurs (SNCF Voyageurs, Keolis)

- Intrants matériels : matériel roulant acquis en propre pour le service librement organisé (TGV – INTERCITÉS). Le matériel est le plus souvent coconçu et codéveloppé avec des partenaires industriels et avec l'appui de partenaires institutionnels, notamment Alstom et l'ADEME pour le TGV M. Bus, tram, train, métro, véhicules autonomes acquis en propre selon les contrats d'exploitation pour Keolis.
- Matériaux, équipements électroniques, pièces : achat, recyclage (taux de recyclage est en moyenne de 92 à 95 % pour les caisses remorquées et 98 % pour les locomotives) ou réemploi (cartes électroniques, bogies, essieux).
- Entretien et maintenance : 25 technicentres de maintenance assurent l'entretien courant, la réparation et la maintenance préventive des trains ; 10 technicentres industriels assurent la maintenance lourde à mi-vie, soit après 15 à 20 ans de service, comprenant la rénovation, la réparation, et la modernisation du matériel roulant
- Systèmes et technologies : SI de gestion du trafic, supervision des mouvements des véhicules, information voyageurs, distribution, etc.
- Services et sous-traitance : recours à des prestataires pour des prestations de main-d'œuvre, intellectuelles et de services, incluant le nettoyage, le gardiennage et des services aux voyageurs tels que les centres d'appels ou l'accompagnement des PMR en gare.
- Ressources humaines : pour réaliser l'ensemble de ses opérations de transport de voyageurs, le Groupe s'appuie principalement sur du personnel salarié. Il recourt à des ressources internes pour les métiers de conduite et les métiers en contact avec les clients sur le cœur de métier ferroviaire.

– Transport de marchandises et logistique (RLE, GEODIS)

- Intrants matériels : location d'un avion-cargo, flotte de véhicules routiers et équipements de manutention (GEODIS), location de locotracteurs (RLE)
- Matériaux, équipements électroniques, pièces : achat, recyclage ou réemploi.
- Entretien et maintenance : ateliers de maintenance de GEODIS, 11 ateliers de maintenance des locomotives en France (Technis)
- Systèmes et technologies : SI de gestion optimisée des solutions logistiques, d'organisation et de suivi de la distribution, de supervision des mouvements des véhicules, d'information aux chargeurs, etc.
- Plateformes logistiques et entrepôts GEODIS : 1080 sites au sein d'un réseau couvrant 166 pays ; 11 millions de m² d'entrepôts et de surfaces opérationnelles
- Services et sous-traitance : gardiennage et sécurité, nettoyage, activités de stockage et d'entreposage, activités de transport et de logistique (conducteurs, manutentionnaires, préparateurs, etc.)
- Ressources humaines :
- RLE : métiers de la conduite : ressources internes
- Maintenance et entretien de la flotte : ressources internes et sous-traitance
- GEODIS : conduite et livraison, manutention, métiers de la commission de transport : ressources internes et sous-traitance

– Gestion d'actifs et d'infrastructures (SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF SA)

- Intrants matériels : engins de travaux et parc automobile : location ou acquisition en propre
- Matériaux, équipements électroniques, pièces (rails, équipements de signalisation, matériaux de construction de bâtiments...) : achat, recyclage ou réemploi
- Entretien et maintenance : les infrapôles assurent la gestion opérationnelle et la maintenance quotidienne des voies, de la signalisation et de l'énergie. Les établissements Industriels de la Voie (4 EIV) assurent la fabrication, la rénovation, et la maintenance des composants de l'infrastructure ferroviaire. La maintenance et l'entretien des bâtiments est assurée par les agences Bâtiment Energie (ABE).
- Systèmes et technologies : SI de gestion du trafic ferroviaire d'information et allocation des capacités de réseau.
- Services et sous-traitance : Propreté des trains, des locaux des gares, gardiennage
- Ressources humaines :

Conception et ingénierie cœur de métier ferroviaire : ressources internes

Maintenance et entretien : ressources internes et sous-traitance

Régénération et développement : ressources internes et sous-traitance.

Politique de sécurisation des approvisionnements

– Politique Achats responsables

La politique achats du groupe SNCF vise à réduire les émissions de gaz à effet de serre, à promouvoir l'économie circulaire et à renforcer l'ancrage territorial. Elle intègre les enjeux RSE tout au long du processus achats et encourage la montée en maturité des parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, clients...) diversement engagées en RSE.

La sécurisation des intrants repose sur une gestion rigoureuse des fournisseurs avec l'intégration de critères RSE dans les appels d'offres et la réalisation d'audits réguliers pour vérifier la conformité avec les normes de durabilité.

– Économie circulaire

Afin de maîtriser les risques et les impacts liés aux intrants, le Groupe développe l'économie circulaire avec l'utilisation d'une part croissante de produits issus du réemploi et de matières recyclées en particulier pour les activités du cœur de métier ferroviaire. En effet, l'entretien et la modernisation de l'infrastructure ferroviaire nécessitent l'utilisation de matières premières carbonées (métal pour les rails, produits de carrière pour le ballast et le béton des traverses) ou de ressources naturelles (notamment le cuivre pour les caténaires) qui pourraient se raréfier dans les prochaines années.

– Approvisionnement en énergie

SNCF Voyageurs met en place, depuis 2018, des contrats directs de long terme pour l'achat d'électricité renouvelable, afin de sécuriser son approvisionnement et d'augmenter la part d'électricité décarbonée dans sa consommation. L'objectif est de couvrir 15 à 20% des besoins en électricité des sociétés ferroviaires à l'horizon 2035, avec une ambition d'autonomie énergétique renforcée à l'horizon 2050. Parallèlement, la filiale SNCF Renouvelables, créée en 2023, développe des projets photovoltaïques sur le patrimoine foncier et immobilier ferroviaire, contribuant à la souveraineté énergétique du Groupe.

– Sécurité des infrastructures

Les investissements de maintenance et de renouvellement de l'infrastructure ferroviaire visent à garantir la sécurité des voyageurs, la protection de l'environnement et la fiabilité du

réseau. Le Groupe investit dans des équipements adaptés aux aléas climatiques chroniques, ce qui renforce la résilience du réseau face à l'intensification des risques climatiques, conformément à la stratégie de transition écologique du Groupe.

Bénéfices actuels et escomptés pour les principales parties prenantes du Groupe

Le groupe SNCF, acteur clé de la mobilité durable, génère des avantages significatifs pour ses clients, investisseurs, son actionnaire, et autres parties prenantes grâce à sa stratégie de développement durable. Cette approche intégrée et responsable permet d'améliorer la performance environnementale, de renforcer les relations avec les parties prenantes et de garantir une croissance durable à long terme.

Bénéfices actuels et escomptés pour les clients

– Les voyageurs :

- Une offre de transport décarboné, fiable, performante et attractive afin d'améliorer la mobilité en train, pour des voyages longue distance, régionaux ou de mass transit.
- Une offre de transport urbain, périurbain ou interurbain, en France et à l'international, à travers différents modes de transport opérés (métro, tramway, bus, train, véhicules autonomes, etc.)
- Un accès facilité aux transports pour tous sur l'ensemble du territoire.

– Les entreprises :

Une offre logistique globale au service de la compétitivité des clients, en France et à l'international, grâce à des solutions supply chain de bout en bout incluant la gestion du fret, notamment décarboné via le rail, l'entreposage et les services logistiques à valeur ajoutée.

– Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM) :

Une prestation de transport adaptée aux besoins du territoire à travers la contractualisation d'une convention pluriannuelle

– Les entreprises ferroviaires :

Les entreprises ferroviaires profitent directement des efforts de SNCF Réseau en matière de durabilité à travers la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La fiabilité et la résilience des infrastructures ferroviaires augmentent la satisfaction client en garantissant un service continu et de haute qualité. Ces initiatives écologiques se traduisent par une diminution des interruptions et des retards, offrant ainsi une expérience de voyage plus fluide et agréable.

Bénéfices actuels et escomptés pour les investisseurs

– Une position de premier plan sur le marché

- Un modèle d'affaires diversifié avec des activités en France et dans le monde selon modèles économiques variés, gage de résilience
- Un modèle économique intégré, basé sur une offre multimodale
- Une entreprise préparée et bien positionnée pour bénéficier de l'ouverture progressive à la concurrence sur le transport de voyageurs
- Un groupe leader mondial du transport urbain et de la logistique dans près de 170 pays
- Un Groupe devenu le premier émetteur de « Green Bonds » du secteur des transports et de la logistique avec son programme d'obligations vertes lancé en 2016. Avec des actifs éligibles de l'ordre de 2,5 milliards d'euros par an, le Groupe a lancé en 2021 une stratégie « 100% finance verte ». Sa vocation : convertir d'ici 2025 l'intégralité des produits de financements et des placements du Groupe et de ses filiales aux critères de l'investissement responsable. Cet objectif a été atteint dès 2024. Par ailleurs, le programme

d'obligations vertes respecte les Green Bond Principles 2018 (GBP) et 2021 et bénéficie de la certification de la Climate Bonds Initiative (CBI). Il fait l'objet d'un rapport public qui présente l'impact environnemental des investissements réalisés. Il est revu et audité par un cabinet d'audit externe.

– Une structure financière renforcée

- Une amélioration de la trajectoire de génération du flux de trésorerie disponible
- Des ratios financiers restaurés
- Une contractualisation de la performance, notamment au niveau du gestionnaire d'infrastructure.
- Un soutien renouvelé de l'État, illustré notamment par une reprise d'une partie de la dette SNCF Réseau pour un montant de 35 milliards d'euros, finalisée en 2022.

– Un lien très fort et un rôle essentiel pour l'État français

- Une entreprise détenue à 100% par l'État français (actions incessibles)
- Des missions stratégiques pour l'État français en raison de son rôle dans l'économie, l'aménagement du territoire, la mobilité du quotidien, l'égalité d'accès aux territoires, l'emploi, le respect de la trajectoire de la COP 21, la transition énergétique, la défense nationale
- Des revenus importants générés par les contrats de prestations de services pour les Autorités Organisatrices de la Mobilité (Régions et Île-de-France Mobilités)
- Éligible au Corporate Sector Purchase Programme (CSPP) de la BCE

Une entreprise dont la performance RSE est reconnue, notamment dans la transition écologique. En 2025 :

- Ecovadis : 89/100 (+ 4 points vs 2024) - Médaille de platine, Top 1 % des entreprises évaluées
- CDP climat : A (vs B en 2024)
- MSCI : A.

Bénéfices actuels et escomptés pour l'actionnaire

La création de valeur pour l'État varie en fonction de la relation établie avec le Groupe :

– Pour l'État Actionnaire / Financeur avec l'APE, via les contrats de performance et le suivi de la reprise de la dette :

- Produire une performance financière et extra financière

– Pour l'État Régulateur avec l'ART, via les avis sur le Document de référence du réseau (DRR), Document de référence des gares (DRG) et la tarification des prestations de sûreté :

- Suivre le processus d'ouverture à la concurrence du ferroviaire et le processus budgétaire du gestionnaire d'infrastructure
- Garantir la transparence sur les principes de tarification régie par la loi française.

– Pour l'État législateur avec le ministère des Transports, AFITIF, DGITM, Sénat et Assemblée nationale, Commission Européenne, via les lois de finances, conventions de financement, etc.) :

- Appliquer le cadre réglementaire français et européen (ERTMS) et respect des législations (Droits de douanes)
- Assurer la transparence sur l'utilisation des crédits accordés dans les différentes lois de finances et budgets d'agences étatiques, subvention Fret (Compensation et Wagon isolé), budget de développement du matériel roulant TGV M).

– Pour l'État client avec les Régions françaises, IDFM, les AOM, via la délégation de service publique et les conventions de financement :

1 Informations générales – ESRS 2

- Assurer la performance du réseau ferré et de l'offre de transport.

Bénéfices actuels et escomptés pour les autres parties prenantes

– Pour les salariés :

- Assurer l'employabilité, le développement des compétences, l'évolution des carrières et la mobilité des salariés au sein de l'entreprise
- Garantir la santé et le bien-être au travail des salariés

– Pour les entreprises liées :

- Le groupe SNCF peut être amené à établir des relations commerciales avec les entreprises du portefeuille de l'Agence des Participations de l'État (APE), notamment avec des contrats de sous-traitance, de fourniture ou de services et dans des projets communs, des partenariats stratégiques.

- Le Groupe a des relations commerciales avec EDF établies dans le cadre de la commande publique comme avec de nombreux autres fournisseurs d'énergie.

– Pour les territoires :

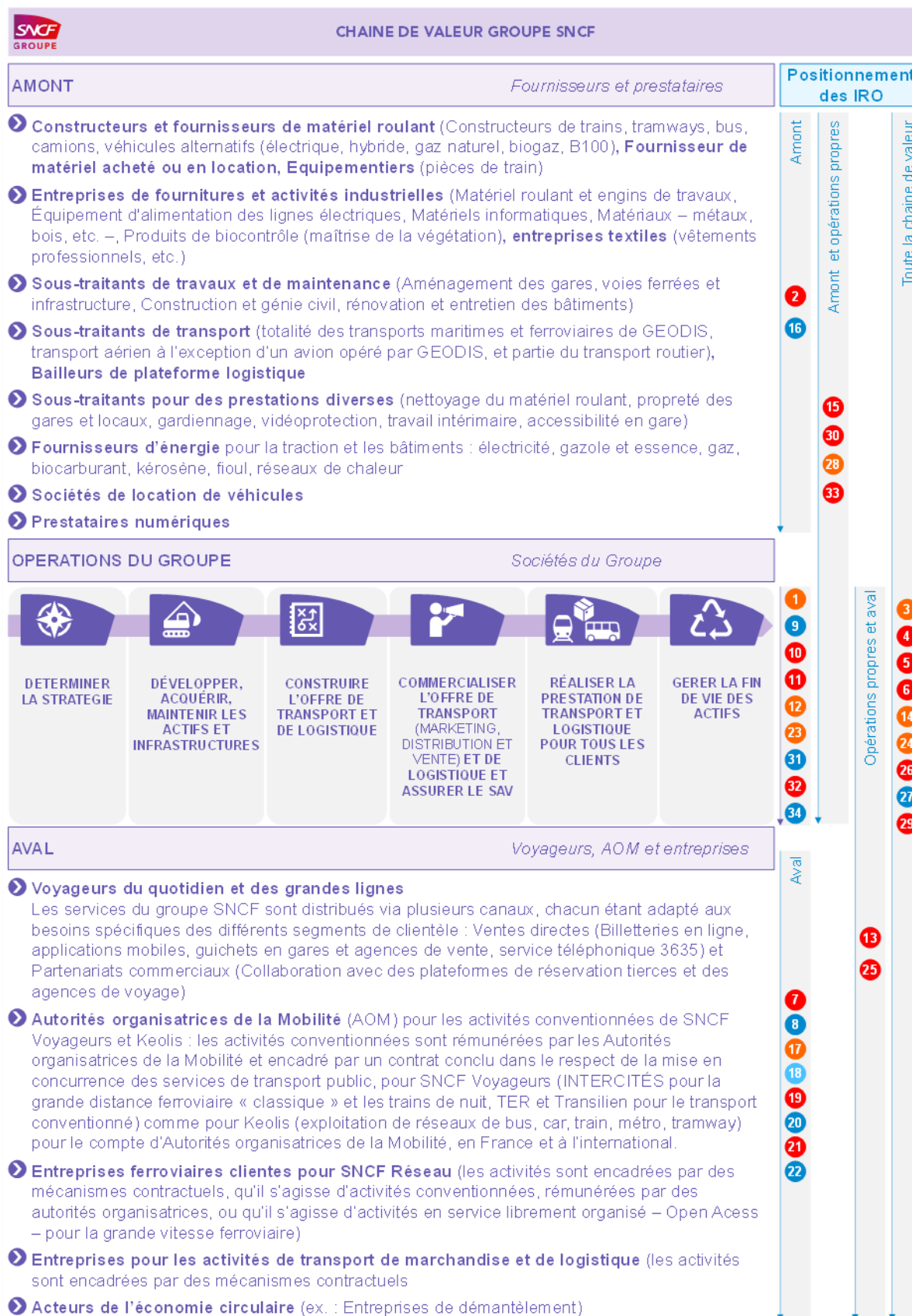
- Accompagner la cohésion et le développement économique des territoires
- Investir dans la rénovation des infrastructures et la modernisation du matériel roulant

– Pour la société et la planète :

- Contribuer à l'atténuation du changement climatique à travers la décarbonation des activités du transport et du bâtiment du Groupe et à la forte ambition de développement de la part modale du ferroviaire
- Faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire.

Chaîne de valeur

Les principales étapes de la chaîne de valeur, pour les trois activités du groupe SNCF - transport de voyageurs (SNCF Voyageurs et Keolis), transport de marchandises et logistique (RLE et GEODIS), gestion d'actifs (SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions) - sont les suivantes :



1 Informations générales – ESRS 2

Ethique et conduite des affaires	1	Infractions aux lois de la concurrence
Relations fournisseurs	2	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés
Cybersécurité et protection des données personnelles	3	Cyberattaques
	4	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)
	5	Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe
Santé et sécurité	6	Effets négatifs graves et irrémediables sur les collaborateurs, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave
	7	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale
	8	Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique
Gestion des compétences	9	Amélioration des conditions de vie professionnelles des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences
Diversité, inclusion et égalité professionnelle	10	Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des collaborateurs ainsi que leurs conditions de vie et celle de leurs proches
	11	Aggravation des disparités économiques
Qualité du dialogue social	12	Dégradation du climat social
	13	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale
Droits humains dans la chaîne de valeur	14	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur
	15	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations
	16	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	17	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe
	18	Perfectionnement de l'expérience voyageurs
	19	Exclusion de certaines catégories de personnes, ce qui peut affecter les conditions de vie
	20	Disponibilité du service sur le territoire
Impacts sur les communautés	21	Dommages sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)
	22	Contribution à la création et au maintien du lien social dans les territoires
Adaptation au changement climatique	23	Événements climatiques chroniques impactant nos activités
	24	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique
	25	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises
Atténuation du changement climatique	26	Emissions de GES tout au long de la chaîne de valeur
	27	Grâce au report modal, contribution à la décarbonation des transports
Gestion de l'énergie	28	Augmentation des coûts et des investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés
	29	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie
Pollutions	30	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine
Préservation de la biodiversité	31	Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité
	32	Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)
Gestion des ressources et circularité	33	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle
	34	Préservation des écosystèmes

Vue synoptique de la chaîne de valeur



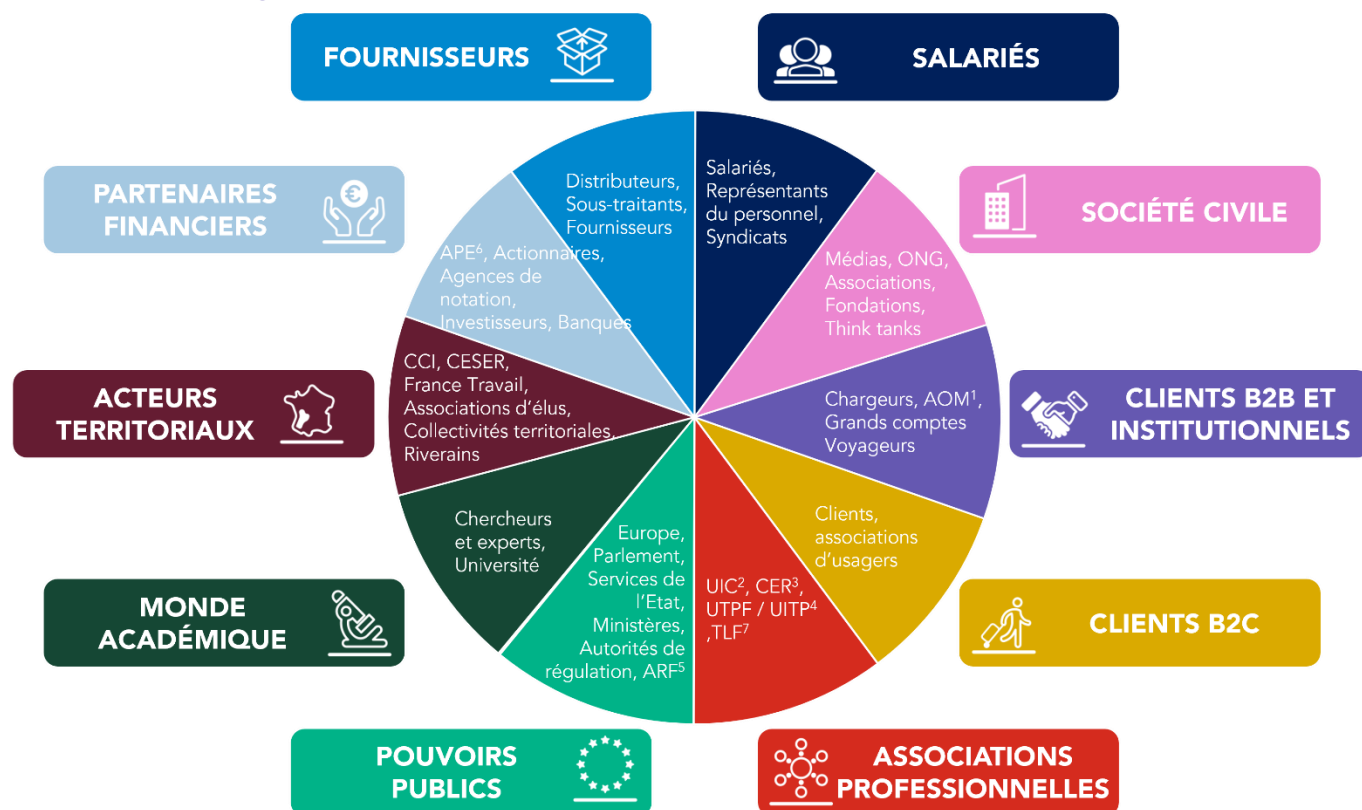
1 Informations générales – ESRS 2

1.4.2. Intérêts et points de vue des parties prenantes - SBM-2 [ART66]

1.4.2.1 Description des principales parties prenantes

« Garantir l'engagement de nos parties prenantes, internes et externes, dans l'évolution de nos activités au niveau local, régional et national », tel est l'un des huit engagements associés à la raison d'être du groupe SNCF.

Parties prenantes du groupe SNCF



1 AOM : Autorités organisatrices de la Mobilité

2 UIC : Union Internationale des Chemins de fer

3 CER : Communauté Européenne du Rail

4 U(I)TPF : Union (Internationale) des Transports Publics et Ferroviaires

5 ARF : Association Régions de France

6 APE : Agence des Participations de l'État

7 TLF : Union des Entreprises Transport et Logistique de France

1.4.2.2 Dialogue avec les parties prenantes

Le groupe SNCF entretient un dialogue avec l'ensemble de ses parties prenantes, directement ou via leurs représentants. Le dialogue est conduit à l'échelle :

Internationale avec les représentants des salariés au sein du Comité Économique Européen,

Nationale avec, par exemple, les parties prenantes externes au sein du Comité Consultatif des Parties prenantes

Locale avec les clients au sein des comités de lignes, par exemple.

Le dialogue avec les parties prenantes est piloté par le groupe SNCF (comité des Parties Prenantes, baromètre social interne) et, dans certains cas, le Groupe participe à des espaces de dialogue organisés par ses partenaires (groupes de travail d'institutions ou des services de l'État).

Modalités d'organisation du dialogue avec les parties prenantes

 SALARIÉS	Signature d'accords collectifs • Démarche de qualité de vie au travail • Réunions CSE et CEE et bilatérales avec les organisations syndicales • Baromètre image • Baromètre social « C'est à vous » • Canal managérial
 SOCIÉTÉ CIVILE	Comité des parties prenantes • Groupes de travail • Séminaire presse • Mécénat • Conférences et événements • Relais de communication croisés • Projets territoriaux • Partenariats
 CLIENTS B2B ET INSTITUTIONNELS	Négociation des conventions avec les AOM • Dialogue avec l'ARF • Enquête clients • Rencontres clients
 CLIENTS B2C	Enquêtes et panels clients • Mesure de la satisfaction NPS • Conseil consultatif des personnes handicapées et des consommateurs • Comité d'axes et de lignes • Sites Internet • Réseaux sociaux
 ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES	Participation aux groupes de travail d'expert, au sein d'associations professionnelles de la mobilité et associations multi-sectorielles
 POUVOIRS PUBLICS	Participation à l'élaboration du cadre législatif et réglementaire
 MONDE ACADÉMIQUE	Participation à des chaires • Démarche de normalisation
 ACTEURS TERRITORIAUX	Chantiers d'insertion • Participation à différentes instances locales • Convention • Comité des parties prenantes
 PARTENAIRES FINANCIERS	Rapport de durabilité • Rapport financier • Rapport de gestion • Rapport Green Bonds
 FOURNISSEURS	Questionnaire de satisfaction • Engagement PME (Pacte PME, Guichet unique, Médiation) • Rencontres territoriales

Pour chacune des parties prenantes, le groupe SNCF mobilise des modalités d'échange adaptées. Selon le sujet, les échanges sont conduits soit au niveau du Groupe, soit via l'entité directement concernée.

Illustration sur les comités des parties prenantes

Le comité consultatif des Parties Prenantes (CPP) – SNCF SA

Instance consultative, le comité des Parties Prenantes renforce le dialogue entre le groupe SNCF, ses parties prenantes (élus, collectivités, associations, clients, fournisseurs, personnalités qualifiées dans le domaine de la transition écologique, de la mobilité et de l'aménagement des territoires) et des personnalités qualifiées pour mieux répondre aux enjeux portés par l'entreprise : mobilité, transition écologique, aménagement du territoire. Sa composition est définie par le décret n°2019-1384 du 17 décembre 2019. Le CPP se réunit deux fois par an sous l'égide du P.-D.G du Groupe. À l'ordre du jour, les attentes en termes de dialogue, les actualités, la restitution des travaux intersession, et les actions à mettre en œuvre. Des groupes de réflexion ad hoc peuvent se tenir entre les sessions.

Le comité des Parties Prenantes du réseau ferroviaire et des gares – SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions

Une fois par an, SNCF Réseau organise un comité consultatif des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares, avec la participation de SNCF Gares & Connexions. Il réunit sept personnalités désignées par leur institution, sept par SNCF Réseau et six personnalités qualifiées sur les sujets de mobilité, transition écologique et aménagement du territoire, également désignées par SNCF Réseau. Ce comité traite de thèmes structurants tels que la responsabilité sociétale de l'entreprise, l'aménagement et la cohésion des territoires, l'offre et la qualité de service, la sécurité et la sûreté, et le suivi du projet d'entreprise.

Le conseil consultatif des Consommateurs (CCC) – SNCF Voyageurs

Il s'agit d'un protocole d'accord signé entre SNCF Voyageurs et les associations nationales de consommateurs. Animé par le président de SNCF Voyageurs en présence des représentants des activités Voyageurs (TGV, TER, INTERCITÉS, Transilien et SNCF Connect & tech), il se réunit deux fois par an afin de présenter les actualités, le bilan, les perspectives de travail et répondre aux questions écrites des associations. La Médiatrice SNCF présente son rapport et ses

recommandations lors de la séance d'avril. [cf. ctions concernant les IRO matériels – ESRS S4-4].

Finalité du dialogue avec les parties prenantes

Le dialogue avec les parties prenantes prend la forme de réflexions, de consultations et d'échanges d'information. Les finalités sont multiples :

- Recueillir les attentes des parties prenantes et partager les enjeux du Groupe afin d'éclairer les décisions, anticiper les attentes, et nourrir la stratégie d'entreprise, ainsi que les politiques et actions associées ;
- Bénéficier d'expertises externes pour améliorer la performance des solutions développées ;
- Coconstruire des solutions pour en assurer la pertinence et en assurer la mise en œuvre ;
- Accompagner les acteurs de la chaîne de valeur dans la transition écologique ;
- Sensibiliser les parties prenantes sur la raison d'être et les engagements.

Les modalités d'échange permettent d'aborder les enjeux aussi bien à l'échelle du Groupe, pour définir les grandes orientations, qu'à l'échelle de projets spécifiques. Elles facilitent le traitement des sujets prioritaires à court terme ainsi que l'évaluation des actions déployées sur le long terme. Elles permettent un suivi régulier et l'intégration des résultats dans la stratégie et la gouvernance du Groupe.

La consultation contribue à une gouvernance ouverte et à l'amélioration de la performance en matière de durabilité.

1.4.2.3 Compréhension du point de vue des parties prenantes

L'expression des parties prenantes internes et externes du groupe SNCF nourrit le processus de vigilance raisonnable et a contribué au processus d'analyse de double matérialité.

Les attentes les plus fortes vers lesquelles parties prenantes externes et salariés convergent sont les suivantes :

- La rénovation des infrastructures, en résonnance avec l'ambition du Groupe en faveur d'une croissance significative de la part modale du ferroviaire ;
- La contribution à des solutions de transport multimodales, notamment le vélo, plutôt que des solutions motorisées, et le fret ;
- La sécurité.

On observe ensuite de très fortes attentes :

1 Informations générales – ESRS 2

– Pour l'externe :

- L'adaptation au changement climatique, l'atténuation du changement climatique, la sobriété dans l'usage des ressources et la gestion de l'énergie ;
- La qualité et l'accessibilité des services, un meilleur déploiement du réseau dans les territoires, des services fiables, performants et attractifs.

– Pour les salariés :

- L'attractivité des métiers et des conditions de travail, la santé et le bien-être des salariés ;
- Une exemplarité environnementale dans le fonctionnement quotidien de l'entreprise, au-delà de la seule performance environnementale intrinsèque du train, déjà largement reconnue.

1.4.2.4 Modifications apportées à la stratégie et au modèle économique

Le dialogue conduit avec les parties prenantes nourrit la réflexion stratégique du Groupe et peut influencer sur les décisions et orientations du Groupe, comme :

– L'accessibilité tarifaire est une préoccupation commune du groupe SNCF et de ses parties prenantes. Par sa nature, son ADN d'utilité publique, et son engagement pour les territoires, l'entreprise poursuit ses démarches pour faciliter l'accès aux services qu'elle propose. Cette nécessité est régulièrement réaffirmée par les parties prenantes et cette réflexion commune autour de ce sujet a nourri les réflexions du Groupe et la décision d'investir dans le lancement d'une solution « low cost », OUIGO.

– L'expression des attentes des parties prenantes internes et externes sur les enjeux de durabilité a contribué à définir l'ambition pour le secteur ferroviaire, présentée en 2022 dans le plaidoyer de Jean-Pierre Farandou, alors P-D.G. du groupe SNCF, « Le fer contre le carbone : pour une croissance ambitieuse du ferroviaire » [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique –ESRS2-SBM-3]. Cette conviction reste au cœur du modèle économique et de la stratégie de l'entreprise et se traduit par l'objectif de doubler la part du ferroviaire dans les transports de voyageurs et de marchandises.

Les échanges avec les parties prenantes s'inscrivent dans la continuité des échanges passés et continueront de nourrir les réflexions et décisions concernant la stratégie et le modèle économique du Groupe.

La présidence du comité consultatif des Parties Prenantes est assurée par le président du conseil d'administration du Groupe.

Les conclusions et recommandations de ce comité sont transmises au conseil d'administration et aux activités concernées du Groupe. Elles alimentent la réflexion stratégique, la gouvernance et peuvent conduire à l'évolution des politiques et actions en fonction des enjeux identifiés.

Les points de vue et intérêts des parties prenantes internes sont pris en compte par le conseil d'administration via les quatre administrateurs représentants des salariés.

1.4.2.5 Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles

Les intérêts et points de vue des parties prenantes (personnel de l'entreprise, travailleurs de la chaîne de valeur, communautés affectées et consommateurs finaux) contribuent à façonner la stratégie de l'entreprise et son modèle économique. Pour cela, le Groupe s'appuie sur :

– La raison d'être et la stratégie tournée vers les parties prenantes [cf. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – ESRS2-SBM-1]

– Les dispositifs de dialogue avec les parties prenantes pour nourrir et ajuster la stratégie du Groupe [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes – ESRS2-SBM-2]

– La vigilance raisonnable et l'évaluation des impacts positifs et négatifs sur les différentes parties prenantes, [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique – ESRS2-SBM-3].

1.4.3. Impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3

Le groupe SNCF décrit ses impacts, risques et opportunités matériels, et explique comment sa stratégie et son modèle économique y répondent.

En 2025 les évolutions apportées aux IRO matériels sont limitées : fusion et reclassement de certains IRO pour supprimer les redondances, précisions de libellés, alignement renforcé entre entités et évaluation de trois IRO complémentaires comme matériels (Disponibilité du service sur le territoire ; Perfectionnement de l'expérience voyageurs ; Contribution à la décarbonation des transports grâce au report modal). Ces ajustements améliorent la lisibilité de l'analyse de double matérialité.

Tous les impacts, risques et opportunités matériels sont couverts par des exigences de publication d'ESRS.

1.4.3.1 Impacts, risques et opportunités matériels

Les impacts, risques et opportunités matériels en 2025 pour le Groupe SNCF sont les suivants :

TYPE IRO	IRO	Description	Chaîne de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Stratégie d'adaptation au changement climatique						
Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	• Endommagement et / ou fragilité des infrastructures pouvant conduire à la rupture de la chaîne logistique des clients chargeurs ou à la limitation des déplacements des voyageurs • Augmentation des émissions de GES en cas de report modal vers des mobilités carbonées		☒	☒	E1, S4
Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités	• Coûts d'usure prématurée des actifs, notamment liés aux fortes températures (cf. matériels d'exploitation, rails, freins etc.) • Coûts de dysfonctionnement, notamment liés au ralentissement du trafic • Coûts d'adaptation du matériel aux événements climatiques chroniques (ex. : canicule)		☒		E1

TYPE IRO	IRO	Description	Chaine de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique	• Perte de partenariats stratégiques (clients / fournisseurs) si la stratégie Groupe ne conduit pas vers les solutions de mobilité dite « durable » • Coûts de mise en œuvre, pertes potentielles, amendes / pénalités financières liés au non-respect des obligations réglementaires actuelles et / ou à la mauvaise anticipation des nouvelles régulations • Investissements technologiques potentiellement risqués et / ou non viables	☒	☒		E1
Stratégie d'atténuation du changement climatique						
Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur	• Contribution des activités du Groupe et de sa chaîne de valeur au changement climatique via l'émission de GES et aux impacts négatifs sur l'environnement qui en découlent • Changement climatique pouvant en cascade avoir des effets négatifs sur la société civile : disponibilité des ressources alimentaires, propagation des maladies, déplacement de populations, etc.	☒	☒	☒	E1
Impact positif	Grâce au report modal, contribution à la décarbonation des transports	• Contribution à la décarbonation contribue directement à la décarbonation de l'économie et à la transition vers une économie bas carbone compte-tenu du poids du secteur du transport dans les émissions nationales de gaz à effet de serre (cf. 32% des émissions nationale - source ART) et de la performance du transport ferroviaire comme solution de mobilité décarbonée et durable au regard du défi de la transition écologique (cf. environ 10% de part modale pour moins de 1% des émissions de gaz à effet de serre) • Contribution du Groupe, par la nature de ses activités, sa place dans l'écosystème national et sa raison d'être, à la compréhension des défis environnementaux et sociétaux (notamment sur les questions relatives au transport et à la chaîne d'approvisionnement) et ainsi à la stimulation de l'engagement et de la participation du grand public autour de ces sujets • Contribution à la décarbonation des transports via la sensibilisation de la société aux défis de la transition écologique et la promotion des déplacements éco-responsables en France et à l'international dans le cadre de l'aménagement du territoire.	☒	☒	☒	E1
Gestion de l'énergie						
Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie	• Augmentation des coûts d'exploitation induite par l'inflation (ex. : énergie, matières première...) entraînant mécaniquement une augmentation des prix pour le client final B2B, B2C)	☒	☒	☒	E1, S4
Risque	Augmentation des coûts et des investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés	• Investissements nécessaires à la rénovation des bâtiments du Groupe comme les gares, à la politique de création de parcs de production d'énergie renouvelable sur le foncier, à l'efficacité énergétique des trains et du réseau ferroviaire	☒	☒		E1
Pollutions (air, sols, etc.)						
Impact négatif	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine	• Émissions de particules et de NOx des moteurs thermiques de véhicules routiers : impact local sur la qualité de l'air en fonction du carburant utilisé • Émissions de particules, NOx et SOx des moteurs de bateaux/avions consommant des fiouls lourds ou du kérosène • Impact de ces émissions sur la qualité de l'air, la santé humaine. Impact également des émissions de SOx sur l'environnement	☒	☒		E2
Gestion/Préservation de la biodiversité						
Impact négatif	Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)	• Contribution des activités de construction à l'artificialisation des sols et pour partie à son imperméabilisation entraînant une perte de biodiversité • Fragmentation des habitats naturels par les infrastructures de transport • Introduction d'espèces invasives dans de nouveaux milieux liée au mouvement des personnes et des biens pouvant perturber les écosystèmes • Pollution sonore liées aux activités du Groupe pouvant déranger la faune		☒		E4
Impact positif	Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité	• Rôle de refuge dans des zones peu riches en biodiversité et rôle de corridor écologique pour certaines espèces végétales et animales liés à la nature de l'infrastructure linéaire • Potentiel de séquestration carbone grâce au maintien d'une végétation importante du patrimoine foncier de l'entreprise		☒		E4

1 Informations générales – ESRS 2

TYPE IRO	IRO	Description	Chaine de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Gestion des ressources et circularité (hors ressources abordées dans autres aires d'IRO)						
Impact négatif	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	• Conséquences de l'important besoin en ressources induit par l'ampleur des actifs d'une activité ferroviaire (impact environnemental et impact humain)	☒	☒		E5
Impact positif	Préservation des écosystèmes	• Diminution des contraintes exercées sur les écosystèmes et ainsi, préservation de la biodiversité et allègement de la pression sur les ressources et sur l'environnement y compris biodiversité.		☒		E5

TYPE IRO	IRO	Description	Chaîne de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Santé & sécurité						
Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	• Cas d'accidents graves pouvant altérer les conditions de vie (ex. : dépression, handicap, blessures) voire provoquer des décès.	☒	☒	☒	S1, S2, S3, S4
Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale	• Répercussions de l'interruption de l'activité du Groupe sur la mobilité des usagers et sur l'économie au global (ex. : freins aux activités professionnelles...)			☒	S4
Impact positif	Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique	• Proposition d'une offre de transport sécurisée pour les voyageurs			☒	S4
Gestion des compétences (formation et employabilité)						
Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences	• Amélioration de l'employabilité sur le court, moyen et long terme liée à la gestion proactive du développement des compétences • Diversité des parcours professionnels induite par la taille de l'entreprise et la variété des activités et des métiers qu'elle recouvre		☒		S1
Diversité & Inclusion, Égalité professionnelle						
Impact négatif	Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des collaborateurs ainsi que leurs conditions de vie et celle de leurs proches	• Pratiques discriminatoires et / ou de harcèlement pouvant affecter de manière grave et irrémédiable les salariés (ex. : anxiété, troubles du sommeil, dépression, l'insécurité de l'emploi, etc.) • Possible impacts sur la santé physique et / ou mentale et la sécurité des salariés si le Groupe ne leur permet pas de développer leurs compétences • Potentielle augmentation des ressources allouées par les gouvernements aux programmes de protection sociale si l'entreprise n'assure pas le développement de compétences nécessaires pour obtenir / garder un emploi stable		☒		S1
Impact négatif	Aggravation des disparités économiques	• Systèmes de rémunération ne parvenant pas à offrir des salaires équitables à l'ensemble des salariés pouvant exacerber des inégalités existantes et nuire au bien-être général et à la stabilité de nos sociétés		☒		S1
Qualité du dialogue social et des relations industrielles						
Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale	• Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et / ou aux grèves pouvant en cascade avoir des effets sur la vie quotidienne des personnes qui dépendent des moyens de transport publics • Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux et / ou aux grèves pouvant en cascade perturber les entreprises qui dépendent des services du Groupe et en chaîne affecter l'économie		☒	☒	S4

TYPE IRO	IRO	Description	Chaîne de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Risque	Dégradation du climat social	• Perte de productivité et de performance globale en cas de climat social dégradé, voire survenance de conflits sociaux, qui impacte les activités du Groupe et la satisfaction des salariés • Impact important sur l'image et la réputation du Groupe s'il est perçu comme ne voulant pas ou ne pouvant pas gérer efficacement le dialogue social et les relations industrielles		☒		S1
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)						
Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	• Impact sur la santé physique et mentale et les conditions d'emploi des personnes, avec des répercussions en cascade sur les intérimaires, les sous-traitants, etc. • Impacts sur les employés des sous-traitants et prestataires si le Groupe n'est pas en mesure de contrôler les pratiques et / ou s'il tolère de mauvaises conditions de travail tout au long de sa chaîne de valeurs	☒	☒		S1, S2
Impact positif	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants	• Accompagnement des fournisseurs et sous-traitants dans une démarche d'amélioration continue visant à prendre en compte les sujets de droits humains dans leurs propres activités au travers d'audits sociaux ou outils d'évaluation type Ecovadis.	☒			S2
Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	• Violations aux droits humains au sein du Groupe ou au niveau de ses partenaires / fournisseurs pouvant conduire à des surcoûts liés au non-respect des obligations légales ou affecter la réputation du Groupe (y compris pour les violations suspectées) • Réparations des préjudices subis (ex. : loi sur le devoir de vigilance)	☒	☒		S1, S2
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive						
Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie	• Manque de lisibilité ou d'accessibilité de l'offre (ex. : financière, technique, matérielle...) pouvant affecter les conditions de vie des tiers et / ou des utilisateurs (ex. : perte de mobilité, isolement....) • Possible effet négatif sur la santé mentale des tiers s'ils se sentent discriminés			☒	S4
Impact positif	Disponibilité du service sur le territoire	• Offre de service en proximité facilitant le transport des personnes et des marchandises : – Bénéfices pour les voyageurs : amélioration de la qualité de vie (ex. : réduction des embouteillages, réduction de la pollution atmosphérique), de l'accès à l'emploi, à l'éducation, aux soins de santé et aux possibilités de loisirs (cf. bien-être global) – Bénéfices pour les entreprises : facilitation des relations commerciales, amélioration de l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement et de la compétitivité, contribution à la croissance économique locale			☒	S4
Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe	• Impact important sur l'image et la réputation du Groupe s'il est perçu comme faisant peu d'effort pour rendre son offre accessible pouvant entraîner protestations, boycotts, couverture médiatique négative, etc. • Manque de lisibilité ou d'accessibilité de l'offre pouvant freiner l'utilisation des services proposés			☒	S4
Opportunité	Perfectionnement de l'expérience voyageurs	• Fidélisation de la clientèle par la qualité du service rendu : performance de la production (ex. : robustesse, sécurité, régularité), qualité du service clients (ex. : confort du matériel roulant, disponibilité du personnel, information et orientation, approche de bout-en-bout depuis la distribution jusqu'à l'arrivée à destination, lisibilité de l'offre), intermodalité et accès aux territoires (ex. : projets SERM dans les métropoles, intégration d'autres modes de transport durables types service de partage de vélos, développement de solutions pour les lignes de desserte fine du territoire)			☒	S4

1 Informations générales – ESRS 2

TYPE IRO	IRO	Description	Chaine de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Impacts sur les communautés						
Impact négatif	Dommages sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)	• Construction et exploitation de voies ferrées pouvant augmenter les risques d'accidents pour les riverains et entraîner des blessures, des dommages matériels et / ou des effets néfastes sur la santé des communautés avoisinantes. • Bruit et vibrations des activités ferroviaires, circulations et travaux pouvant avoir un impact négatif sur les résidents (ex. : troubles du sommeil, etc.), voire modifier leur mode de vie (ex. : déménagement...)			☒	S3
Impact positif	Contribution à la création et au maintien du lien social dans les territoires	• Participation à l'aménagement du territoire permettant de promouvoir des déplacements éco-responsables en France et à l'international • Contribution au développement économique et sociétal des territoires via les impacts indirects et induits des achats réalisés par les sociétés du Groupe auprès des entreprises (ex. : > 95% des achats réalisés en France, ~269 000 emplois soutenus) • Accompagnement de publics vulnérables pour lesquels l'absence de mobilité est un frein à l'emploi, à l'accès à la santé, aux loisirs (ex. : organisation d'ateliers d'apprentissage à la mobilité, mise en place de chantiers d'insertion, accueil de mineurs dans le cadre de TIG, soutien du réseau PIMMS Médiation) • Soutien apporté par la Fondation SNCF à de nombreuses associations locales et nationales qui contribue au lien social dans les territoires			☒	S3

TYPE IRO	IRO	Description	Chaine de valeur			ESRS
			Amont	Opérations entreprise	Aval	
Éthique / Conduite des affaires						
Risque	Infractions aux lois de la concurrence	Conséquences de condamnation par les autorités de concurrence et/ou tribunaux nationaux, européens ou étrangers, tant sur la réputation du Groupe que sur ses finances		☒		G1
Relation fournisseurs & Pratiques de paiement						
Impact négatif	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés	- Impact sur le développement et la durabilité de TPE / PME avec lesquels le groupe SNCF travaille et pour qui le Groupe serait le principal donneur d'ordre - Impact sur la santé physique et mentale et la sécurité des employés des partenaires du Groupe	☒			G1
Cybersécurité & protection des données personnelles						
Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	- Fuite d'informations personnelles - Répercussions en chaîne, les personnes concernées par la fuite de ces informations devenant la cible d'attaques ou d'escroqueries	☒	☒	☒	S1, S2, S4
Impact négatif	Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Indisponibilité totale ou partielle des infrastructures entraînant des accidents graves pour les salariés, les utilisateurs ou les tiers	☒	☒	☒	S1, S2, S4
Risque	Cyberattaques	- Conséquences de cyberattaques sur l'intégrité de l'entreprise et son activité : - Indisponibilité totale ou partielle des systèmes d'information et des systèmes industriels - Perte d'intégrité des données, fuite ou vol données sensibles - Coûts liés à la gestion de crise	☒	☒	☒	S1, S2, S4

1.4.3.2 Impacts, risques et opportunités matériels liés aux enjeux climatiques [ART66]

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités
	Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique
	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	Émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur

1.4.3.2.1. Effets des enjeux d'adaptation au changement climatique sur le modèle économique et la chaîne de valeur

Cinq aléas climatiques majeurs (fortes chaleurs, feux de végétation, inondations par débordement de cours d'eau, inondations par ruissellement, retraits et gonflements des argiles) impactent directement les opérations, les actifs (infrastructures, matériel roulant) et la qualité de service (retards, suspensions temporaires).

– Impacts clé sur le modèle économique du Groupe :

- Fragilisation des actifs et de la disponibilité du service (étanchéité du matériel roulant en période de précipitations intenses, dysfonctionnement des équipements en cas de forte chaleur, etc.)
- Perte de revenus (arrêts temporaires du service, indemnisations et remboursements, baisse des redevances commerciales, etc.)
- Hausse des coûts (usure prématurée des actifs, dysfonctionnements, adaptation du matériel, d'entretien, travaux de remise en état, financement de solutions de substitution, coûts des EPI etc.)
- Effets organisationnels et dégradation des conditions de travail (rafraîchissement des sites, sécurisation des chantiers, augmentation des astreintes, perte de productivité, etc.)

– Impact sur l'ensemble de la chaîne de valeur du Groupe :

- Dégradation des conditions de travail des salariés et des prestataires
- Altération de la pérennité et du fonctionnement de l'outil de production
- Augmentation des charges (achats, conception de projets intégrant la résilience, etc.)
- Adaptation opérationnelle de l'offre de transport et de logistique
- Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises (rupture de la chaîne logistique des clients chargeurs ou limitation des déplacements des voyageurs) et baisse de satisfaction liée à la qualité de service.

1.4.3.2.2. Effets des enjeux d'atténuation du changement climatique sur le modèle économique et la chaîne de valeur

Le secteur des transports représente environ 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) en France. Le ferroviaire représente moins de 1% des émissions de GES du secteur, pour environ 10 % des voyageurs et marchandises transportés (ART, 2025). Le report modal vers le train constitue donc un levier stratégique pour décarboner le secteur des transports et contribuer directement aux objectifs climatiques de la France dans le cadre de l'Accord de Paris.

Fort d'une performance environnementale reconnue et afin de préserver son avantage concurrentiel par rapport aux autres modes, le groupe SNCF intensifie ses efforts de réduction des émissions de GES. Cette démarche ne remet pas en cause le modèle économique du Groupe mais soutient le déploiement du plan de transition.

Pour les voyageurs soucieux d'améliorer leur empreinte carbone et pour les chargeurs eux-mêmes engagés dans une démarche de réduction de leurs émissions de GES, l'impact positif du ferroviaire sur l'environnement est un atout que le Groupe veille à préserver.

1.4.3.2.3. Effets actuels et escomptés des IRO climatiques sur la stratégie et le processus de décision

L'adaptation au changement climatique et l'atténuation de celui-ci sont des priorités pour développer l'activité du Groupe et contribuer à la décarbonation du transport en France.

La fréquence des événements chroniques et aigus conduit à adapter les processus de décision, afin d'intégrer progressivement leurs incidences dans les choix opérés par le Groupe.

Ces deux enjeux sont au cœur de la stratégie RSE 2020-2030 avec des engagements de décarbonation validés par SBTi mi-2025.

1.4.3.2.4. Actions mises œuvre pour réagir à ces effets

Adaptation de la stratégie, de l'organisation et de la gouvernance de l'entreprise

La stratégie RSE 2020-2030 du groupe SNCF fixe un cap pour l'ensemble de ses sociétés et répond aux enjeux climatiques [cf. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – ESRS 2-SBM-1 : Stratégie du groupe SNCF en matière de durabilité]. Elle vise à renforcer l'adaptation et la résilience des activités au changement climatique et à réduire l'empreinte environnementale des activités du Groupe et de la chaîne d'approvisionnement.

Dans chacune des sociétés un membre du comité exécutif est dédié à la RSE, avec des responsabilités clairement identifiées.

[ART66] Par ailleurs, les processus internes ont évolué depuis 2021 pour mieux prendre en compte la RSE dans la gouvernance et la conduite des opérations au niveau du Groupe :

– Mise en place d'une gouvernance dédiée à la coordination et au pilotage de la stratégie d'atténuation et d'adaptation au changement climatique (Comité Stratégique Climat associant les membres du comité exécutif Groupe).

– Inscription d'une séquence RSE dans les revues d'activités semestrielles des sociétés présidées par le PDG du Groupe, incluant le suivi de la trajectoire de décarbonation et celui de la bonne exécution des trajectoires financières associées, notamment lors des revues d'activités des SA.

– Intégration de la stratégie RSE aux processus d'engagement

– Mise en place d'un critère climat dans la part variable de rémunération des cadres. [Cf. Intégration des performances de durabilité dans les mécanismes d'incitation – ESRS2-GOV-3].

Pérennisation de nouvelles opportunités d'affaires au service de l'environnement

– Lancement d'une démarche d'industrialisation de l'économie circulaire au sein du Groupe, conformément à la politique

1 Informations générales – ESRS 2

Économie circulaire [cf. Économie circulaire –ESRS E5]. L'objectif est d'intégrer ces pratiques dans les opérations et de structurer des filières internes pour en renforcer l'impact.

– Développement d'une activité de production d'énergie solaire par la filiale SNCF Renouvelables, pour couvrir 15 à 20 % de la consommation en électricité des sociétés ferroviaires d'ici 2035. Cette nouvelle activité offre ainsi une sécurisation des approvisionnements à partir d'énergie renouvelable.

Poursuite des démarches éprouvées d'adaptation et d'atténuation du changement climatique

– Intégration des aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités pour assurer la continuité du service et réduire la vulnérabilité des actifs : politique de sécurisation incendie des installations techniques du réseau, plan de résilience spécifique dans les technicentres et à bord des trains face aux risques de canicule, de sécheresse et d'inondation, dispositifs opérationnels de maîtrise tels que les programmes de continuité des activités, etc.

– Développement de solutions au service de l'adaptation et de la résilience des activités : adaptation du matériel roulant à des températures en hausse, lors des opérations de maintenance et des opérations mi-vie; recyclage de l'eau dans certains processus industriels, rafraîchissement de l'air dans les cabines de conduite à bord des trains, création de parvis végétalisés en gare, etc.

L'entreprise déploie une stratégie ambitieuse face au changement climatique et a adapté sa gouvernance pour engager les actions nécessaires. Toutefois, les impacts, risques et opportunités climatiques n'imposent pas de transformation majeure de son modèle économique.

1.4.3.2.5. Les effets des impacts matériels liés aux enjeux climatiques sur la population et l'environnement

Description des principaux effets des impacts matériels sur la population et l'environnement

– Émissions de gaz à effet de serre tout au long de la chaîne de valeur

- Effets sur l'environnement : la performance environnementale du ferroviaire est un levier majeur de décarbonation du secteur des transports, même si les activités du Groupe et de sa chaîne de valeur émettent des gaz à effet de serre. Le report modal vers le train contribue ainsi directement aux objectifs climatiques de la France dans le cadre de l'Accord de Paris.

- Effets sur la population : en favorisant une mobilité bas carbone, le Groupe freine les effets négatifs directs et indirects du dérèglement climatique sur les populations notamment : baisse des ressources alimentaires, difficulté d'accès à l'eau potable, augmentation des maladies, déplacements forcés de populations liés à des événements extrêmes, etc. Par son activité, le Groupe contribue également à renforcer la sensibilisation et l'engagement du public sur les enjeux environnementaux et sociétaux.

– Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises

- Effets sur la population : les dégradations et la fragilisation des infrastructures dues au changement climatique peuvent limiter la mobilité des voyageurs ou entraîner la rupture de la chaîne logistique pour les clients chargeurs.

- Effets sur l'environnement : une réduction de la capacité ferroviaire pourrait favoriser un report modal vers des modes de transport plus émetteurs (voiture, camions, avions) et, en cascade, à une augmentation des émissions de GES.

Lien entre les impacts matériels et la stratégie du Groupe

Les impacts climatiques matériels du groupe SNCF résultent principalement des activités de transport (ferroviaire, routier, maritime et aérien), de logistique et de gestion d'actifs ferroviaires et immobiliers. Ces impacts se traduisent par des

effets financiers (CAPEX/OPEX, coûts de maintenance, variations de chiffre d'affaires) et opérationnels (résilience des infrastructures, continuité de service). Ils sont liés au modèle d'affaires du Groupe, fondé sur des activités de transport et de logistique fortement consommatrices d'énergie et sur la gestion d'infrastructures ferroviaires et d'actifs immobiliers. La stratégie RSE du Groupe vise à réduire les impacts négatifs et à amplifier l'impact positif dans la décarbonation des transports. Elle se traduit par des démarches d'adaptation au changement climatique qui favorisent le report modal et par un plan de transition destiné à préserver la compétitivité du Groupe et accroître la part du ferroviaire dans les déplacements.

Ces phénomènes sont déjà en cours, avec des impacts réels observés sur les populations et l'environnement, tant en France qu'à l'international.

Activités génératrices d'impacts matériels en matière climatique

Les principales émissions de GES, proviennent de la traction ferroviaire et routière, de l'exploitation des bâtiments et des gares, des projets d'infrastructure, de la maintenance et des services de mobilité (rail, offres Keolis) ainsi que des activités de logistique et de transport de marchandises (GEODIS). Les émissions de GES des activités de la chaîne de valeur sont liées à l'approvisionnement en énergie et matériaux, aux travaux et opérations de maintenance externalisés, aux transports sous-traités, à la coopération avec les autorités organisatrices de la mobilité, ainsi qu'à l'usage des services par les clients et usagers. Pour le transport de voyageurs, elles incluent la consommation d'énergie pour la traction ferroviaire et routière et les véhicules de service, ainsi que le scope 3 (achats de biens et services, immobilisations, transports sous-traités, acheminements des voyageurs vers/depuis les gares, utilisation des services). Pour le transport de marchandises, elles couvrent la consommation d'énergie pour la traction ferroviaire et routière commerciale et le scope 3 (sous-traitance de transport, achats de biens et services, immobilisations). Pour les projets ferroviaires et les bâtiments, le scope 3 provient principalement des achats de biens et services, des matériaux et des travaux externalisés.

Ces activités représentent la majeure partie des émissions de GES des scopes 1, 2 & 3 du Groupe détaillées dans la partie ESRS 1- E1-6 et expliquent la matérialité des enjeux climatiques identifiés dans l'analyse de double matérialité.

1.4.3.3 Impacts, risques et opportunités liés aux enjeux sociaux

Les impacts et risques matériels sociaux portent sur :

- Santé et sécurité
- Gestion des compétences
- Diversité, inclusion et égalité professionnelle
- Qualité du dialogue social
- Droits humains dans la chaîne de valeur
- Intérêts des consommateurs
- Impacts sur les communautés

Par ailleurs, les informations figurant ci-dessous, dans la partie « Exigences de publications supplémentaires des ESRS sectorielles », précisent les populations concernées ainsi que le lien entre ces impacts et risques avec le modèle économique et la stratégie du Groupe.

Les impacts et risques liés au personnel de l'entreprise, aux travailleurs de la chaîne de valeur, aux communautés affectées et aux clients contribuent directement à l'adaptation et à la mise en œuvre de la stratégie à travers les politiques du Groupe et leur déclinaison par entité (politique sécurité, politique RH, etc.).

1.4.3.4 Impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de gouvernance

Les impacts et risques matériels liés à la gouvernance portent sur :

- Les relations fournisseurs et pratiques de paiement
- La cybersécurité et protection des données personnelles.

Par ailleurs, les informations figurant ci-dessous, dans la partie « Exigences de publications supplémentaires des ESRS sectorielles », précisent les populations concernées ainsi que le lien entre ces impacts et ces risques avec le modèle économique et la stratégie du Groupe.

Les impacts et risques liés au personnel de l'entreprise, aux travailleurs de la chaîne de valeur, aux communautés locales et aux clients contribuent directement à l'adaptation et à la mise en œuvre de la stratégie à travers les politiques du Groupe et leur déclinaison par entité (politique cybersécurité, politique Achats responsables, etc.).

1.4.3.5 Effets financiers actuels et attendus des risques et opportunités matériels du Groupe

Les enjeux RSE décrits dans le rapport de durabilité ont des impacts sur les états financiers.

Certains de ces impacts sont lisibles de manière directe, comme les OPEX et CAPEX de la période de publication associés au plan de transition et décrits dans le chapitre E1.

D'autres liens sont visibles au passif du bilan à travers la comptabilisation des emprunts qualifiés « green bonds » qui visent à financer des investissements durables du Groupe, notamment dans le secteur de l'infrastructure ferroviaire.

D'autres enjeux ont également une incidence sur les états financiers comme les actions engagées au quotidien pour gérer les effets du changement climatique. En effet, le matériel roulant et les infrastructures ferroviaires (réseau et gares) sont affectés par les températures élevées et les événements météorologiques extrêmes qui peuvent interrompre l'exploitation.

Les principales conséquences financières pour le groupe SNCF sont l'augmentation des coûts de maintenance et des pertes de chiffre d'affaires liés à une détérioration du service rendu. Les surcoûts d'exploitation sont intégrés dans les charges d'exploitation récurrentes telles que le renforcement des mesures de surveillance du réseau sur le terrain, l'amélioration des conditions de travail des salariés en cas de fortes chaleur et l'information et la prise en charge des voyageurs en cas d'intempéries. Le groupe SNCF mène des travaux pour identifier, caractériser et chiffrer ces coûts.

Les stratégies RSE sont intégrées dans les plans stratégiques du Groupe. Les éléments issus de ces plans sont eux-mêmes pris en compte dans les flux de trésorerie prévisionnels utilisés pour calculer la valeur économique des actifs des différentes UGT dans le cadre des tests de valeur réalisés en application de la norme IAS 36.

Par ailleurs, en cohérence avec sa stratégie de décarbonation, le groupe SNCF est engagé dans des achats à long terme d'énergies renouvelables, présentés en engagements hors bilan.

L'articulation entre les enjeux de durabilité et leurs effets sur les états financiers du Groupe est détaillée dans la note « Informations liées au rapport de durabilité des états financiers du Groupe » de l'annexe des comptes consolidés.

Résilience de la stratégie et du modèle économique en matière de climat

Les informations relatives à la résilience de la stratégie et du modèle économique en matière de climat figurent ci-dessous [cf. Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles ; Changement climatique].

1.4.3.6 Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles**Changement climatique – E1-SBM-3**

Le groupe SNCF a identifié les risques matériels suivants liés au climat :

- Événements climatiques chroniques impactant nos activités : risque physique
- Stratégie d'Adaptation Inefficace ou insuffisante : risque physique
- Coûts et investissements nécessaires liés à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés : risque de transition

L'analyse de résilience du Groupe est en cours et repose sur l'intégration des trajectoires de décarbonation dans le plan stratégique et sur les études de vulnérabilité actuellement menées sur les actifs et activités du Groupe face aux aléas climatiques.

Pour les risques de transition, l'analyse de résilience de la stratégie du groupe SNCF s'étend à l'ensemble de ses activités en France et à l'international.

Pour les risques physiques, l'analyse porte sur les actifs en propre du Groupe. L'analyse des risques physiques sur la chaîne de valeur n'a pas été incluse dans cette phase de l'analyse. Ce volet sera progressivement intégré dans les prochaines phases d'analyse

La stratégie RSE validée par le conseil d'administration couvre la période 2020-2030. Pour assurer la résilience de sa stratégie et de son modèle économique, le groupe SNCF a mené les travaux suivants :

Pour les risques de transition

- Réalisation d'une analyse détaillée des émissions de GES sur les scopes 1,2 & 3.
- Identification des principaux leviers de réduction à activer d'ici 2030 (sobriété et efficacité énergétique, changements des sources énergétiques), sur la base des cadres de référence de la SNBC et de SBTi, les plus structurants tant au regard du niveau d'ambition que des hypothèses sous-jacentes.
- En 2023, inscription de ces trajectoires de décarbonation (en CAPEX et OPEX) dans le plan stratégique 2023-2032 du Groupe.
- En 2025, validation, par SBTi, des objectifs de décarbonation 1,5°C court terme du Groupe et actualisation du plan de transition (travaux en cours qui se poursuivront sur 2026)

Pour les risques physiques

- Conduite, par chaque société du Groupe, de diagnostics de vulnérabilité des actifs aux aléas climatiques et activités en 2023 et 2024, sur la base de deux scénarios du GIEC (RCP 4.5 et RCP 8.5) et en France, de la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) depuis mi 2024. L'utilisation de scénarios contrastés permet de couvrir un éventail plausible de risques et d'incertitudes. Les études combinent données climatiques géospatiales propres aux sites du Groupe et données à l'échelle nationale et régionale. Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme.
- Évaluation des impacts sur trois horizons temporels : court terme (2030), moyen terme (2050), et long terme (2100),
- Analyse des effets des aléas chroniques ou aigus liés à la température, au vent, à l'eau et aux mouvements de sols et de masses solides.

Ces diagnostics ont permis, depuis fin 2024 de produire des premiers plans d'actions et des éléments de chiffrage (CAPEX

1 Informations générales – ESRS 2

et OPEX) qui seront affinés au fur et à mesure de l'approfondissement des connaissances et des études.

Pour les risques de transition, les besoins en CAPEX et OPEX liés à la mise en œuvre de la trajectoire de décarbonation ont été inscrits dans le plan stratégique 2023-2032 du Groupe. Néanmoins l'ensemble des leviers de décarbonation nécessaires à l'atteinte de l'objectif 2030 ne relèvent pas de la seule responsabilité du Groupe : une part importante relève de la responsabilité et du financement des AOM, notamment le renouvellement des parcs d'engins thermiques par des solutions de mobilité décarbonées.

Pour les risques physiques, les diagnostics de vulnérabilité macro ont été finalisés fin 2024, et complétés par des études de vulnérabilité complémentaires sur certains sites ou composants identifiés comme prioritaires, particulièrement sensibles et/ou critiques. Au-delà des tempêtes qui perturbent de manière récurrente la circulation ferroviaire et constituent un risque réel, cette première analyse des aléas a fait apparaître que les aléas les plus critiques sont

- D'une part les perturbations du cycle de l'eau (inondations, alternance sécheresse/pluie et glissements de terrain associés) et leurs effets sur les ouvrages en terre pour le réseau et sur les bâtiments (gares et ateliers)

- D'autre part l'élévation des températures qui affectent les systèmes électriques et les salariés, ainsi que le retrait gonflement des argiles et les feux de végétation.

Ces phénomènes constituent les principaux risques pour le système ferroviaire à l'horizon 2050 en France.

Certaines zones géographiques, telles que les régions Occitanie, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Île-de-France ainsi que les axes Lyon-Valence et Toulouse-Narbonne présentent, en première analyse, des vulnérabilités particulièrement fortes, avec une exposition à de multiples aléas majeurs.

Les vagues de chaleur et les inondations sont les deux aléas climatiques majeurs pour les activités suivantes :

- GEODIS en Amérique du Nord et en Asie du Sud-Est
- Keolis dans le sud-est de la France et aux États-Unis.

Ces études macro ont été réalisées sur la base des modélisations climatiques disponibles (portail DRIAS) à la maille 8 km x 8 km pour le réseau ferroviaire, à la maille 1 km x 1 km pour les bâtiments, et la vulnérabilité a été analysée au regard des grandes typologies d'actifs.

L'adaptation au changement climatique reste aujourd'hui un sujet pour lequel la connaissance reste très imparfaite tant d'un point de vue scientifique que technique et organisationnel. Les études de détail menées sur les zones identifiées comme prioritaires, ainsi que les retours d'expérience, permettront d'affiner progressivement la maîtrise du risque.

En 2025, toutes les sociétés du Groupe SNCF ont :

- Continué à affiner leurs études de vulnérabilité, en particulier sur les actifs physiques identifiés comme les plus critiques et donc prioritaires dans les études macro précédemment réalisées
- Construit ou affiné leur stratégie et plan d'action, à très court terme (2025-30) et à moyen terme (2050), sur les actifs physiques et sur les conditions de travail des salariés
- Précisé, *a minima* sur ces mêmes périodes et dans la mesure du possible, les besoins de financement
- Engagé un suivi des conséquences pour les voyageurs, clients en général et parties prenantes externes du coût actuel des aléas climatiques
- Déployé des processus de gestion de crise en cas de canicule pour les voyageurs et les agents
- Engagé un travail de révision de leurs référentiels techniques

- Mis en œuvre des premières actions concrètes et ciblées avec un retour d'expérience avant déploiement.

Les études de vulnérabilité ont permis d'identifier les zones et actifs les plus vulnérables d'un point de vue physique et fonctionnel sur lesquelles des études plus détaillées ont été menées ou sont en cours de réalisation. Ces analyses ont permis d'établir des plans d'action d'adaptation dans chacune des sociétés, validés en comité stratégique climat. SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs ont transmis leurs plans d'action à l'État.

Le chiffrage en CAPEX et OPEX du plan d'actions d'adaptation au changement climatique a été finalisé fin 2025.

Biodiversité – E4-SBM-3

Pour SNCF Réseau, il est nécessaire de différencier sites tertiaires, sites industriels, et réseaux linéaires. L'analyse des impacts, risques et opportunités matériels se concentre sur trois enjeux :

- Maîtrise de la végétation,
- Coupure des continuités aquatiques,
- Coupure des continuités terrestres.

L'approche doit être menée à l'échelle des activités de SNCF Réseau et du réseau linéaire (28 000 km de voies, 95 000 hectares), avec un indicateur basé sur le kilométrage linéaire ou la superficie traversant les zones sensibles.

SNCF Réseau a également un impact sur la biodiversité par son foncier : les dépendances vertes et les emprises telles que les friches et terrains historiques constituent des leviers d'action en matière de biodiversité.

SNCF Immobilier gère environ 7300 sites du domaine public ferroviaire (7,7 millions de m² de bâtiments industriels ferroviaires, tertiaires et sociaux, répartis sur 30 000 hectares). La majorité de ces surfaces est imperméabilisée, en particulier les sites ICPE. Une analyse du couvert végétal est en cours sur la base du cadastre vert réalisé en 2025 à l'échelle de l'ensemble de ce périmètre qui contient déjà des espaces en zonage ENAF (espaces naturels, agricoles et forestiers).

La surface foncière de SNCF Voyageurs représente 13 millions de m² (hors bâtis) incluant 25 technicentres de maintenance et 10 technicentres industriels.

Cette surface foncière peut accueillir des projets de renaturation sur des zones non utilisées, des parkings, etc.

SNCF Gares & Connexions est gestionnaire de 3000 gares françaises comprenant environ 7 millions de m² de quais (souterrains et passerelles inclus) et 3 millions de m² de bâtiments et équipements de gare dont des parkings et des parvis partiellement végétalisés.

Impact négatif matériel sur la biodiversité

Les activités et emprises du Groupe (réseaux linéaires, sites industriels, tertiaires, foncier) peuvent contribuer à la détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes, notamment via :

- Les coupures des continuités aquatiques et terrestres ;
- L'imperméabilisation importante des surfaces (bâtiments, parkings, quais, sites industriels et ICPE).

Impact positif matériel sur la biodiversité

Le patrimoine foncier et immobilier du Groupe constitue un levier de contribution à la préservation de la biodiversité, notamment par :

- La désimperméabilisation et végétalisation des espaces (parvis, parking, etc.)
- La conception du bâti et des agencements (refuges pour la faune, végétalisation, etc.)
- La gestion différenciée et le « zéro phyto » des espaces verts

– Des projets de renaturation, de rétablissement de pleine-terre sur des sites SNCF inutilisés

Les sites SNCF inutilisés peuvent accueillir des projets d'aménagement urbain répondant aux enjeux locaux de biodiversité : renaturation, rétablissement de pleine-terre, etc.

Le Groupe a évalué ses impacts et dépendances à la biodiversité sur le périmètre des sociétés ferroviaires et identifié ses activités les plus impactantes. Jusqu'ici, aucune analyse site par site n'a été réalisée; en particulier pour l'infrastructure linéaire où l'identification porte sur des linéaires traversants ou jouxtant des zones sensibles, plutôt que sur des sites précis.

La majeure partie du réseau ferroviaire placé sous la responsabilité de SNCF Réseau a été construite il y a plus d'une centaine d'années, avant la définition des zonages environnementaux particuliers (réglementaires ou non).

L'analyse des dépendances n'a pas été menée au niveau de sites spécifiques et aucune évaluation systématique de l'état écologique de nos emprises n'a été conduite.

La connaissance de l'état écologique et des impacts de l'activité de SNCF Réseau ou de SNCF Gares & Connexions est établie au cas par cas, selon les activités susceptibles d'impacter la biodiversité. Par exemple, SNCF Réseau conduit des études écologiques par projet lorsque des impacts substantiels sur l'environnement sont possibles. Ces études ont vocation à caractériser les enjeux, les impacts potentiels et les mesures d'évitement et de réduction.

Par sa conception, l'infrastructure linéaire, ne contribue pas à la désertification et entraîne une imperméabilisation limitée des sols. Les surfaces impactées sont faibles au regard des emprises.

Les projets de gares ou de technicentres peuvent induire une artificialisation et/ou imperméabilisation des sols. Des mesures d'évitement et de réduction sont mises en œuvre pour limiter cet impact.

Aucune cartographie des zones de présence d'espèces de la liste rouge n'a été réalisée à date.

Personnel de l'entreprise – S1-SBM-3

Les impacts négatifs matériels sur le personnel de l'entreprise ne résultent pas de la stratégie ou du modèle d'entreprise du groupe SNCF.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémediables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Diversité & Inclusion, égalité professionnelle	Impact négatif	• Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter les conditions de vie des salariés et de leurs proches • Aggravation des disparités économiques • Mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des salariés et pouvant une répercussion sur les finances publiques	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	• Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	

L'impact positif matériel identifié est issu de la stratégie et du modèle de l'entreprise. La taille de l'entreprise et la diversité des métiers induite par ses activités rend possible une grande diversité des parcours professionnels, une variété et une flexibilité dans les passerelles possibles entre les entités du Groupe :

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Gestion des compétences (formation et employabilité)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences

1 Informations générales – ESRS 2

Les impacts, réels ou potentiels, sur le personnel de l'entreprise, contribuent à l'adaptation de la stratégie du Groupe. Celle-ci se décline via des politiques communes mises en œuvre par chaque entité, notamment :

– Politique Sécurité, en particulier Sécurité ferroviaire, SST (Santé et Sécurité au travail), et cybersécurité

– Politique sur les Droits humains et leur respect au sein de l'entreprise

– Engagements en faveur de la lutte contre les discriminations inscrites dans les accords d'entreprise

– Animation du dialogue social et échanges réguliers sur la rémunération des salariés.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Risque	Dégradation du climat social	Découle de la dépendance de l'entreprise à l'égard du personnel
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

Les risques liés au personnel de l'entreprise découlent du modèle économique, à l'exception des infractions aux droits humains :

– Cyberattaques visant une grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel

– Dégradation du climat social, compte tenu de la dépendance du Groupe aux effectifs opérationnels, indispensables à la continuité de l'activité et la réalisation du plan de transport en sécurité

L'ensemble du personnel de l'entreprise pouvant être affecté matériellement est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2.

Les personnels susceptibles d'être affectés négativement peuvent être salariés, travailleurs indépendants ou intérimaires :

– Sur les enjeux de sécurité : personnel intervenant dans les emprises ferroviaires et sites de production), personnel roulant, personnel exposé à des substances dangereuses, personnel évoluant au sein d'environnements industriels

– Sur les enjeux de cybersécurité : l'ensemble des personnels

– Sur les enjeux de discrimination : toute personne susceptible d'être visée par un motif de discrimination prohibé (origine, sexe, mœurs, orientation sexuelle, identité de genre, situation de famille ou grossesse, caractéristiques génétiques, vulnérabilité économique, appartenance réelle ou supposée à une ethnie, nation ou prétendue race, opinions politiques, activités syndicales ou mutualistes).

– Sur les enjeux de droits humains : l'ensemble des personnels déjà mentionnés.

L'impact positif matériel, « Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences » concerne l'ensemble des salariés en contrat à durée indéterminée, en contrat à durée déterminée ou en alternance, en France. [cf. Caractéristiques des salariés ESRS S1.6]

Aucun impact négatif matériel n'est lié à la mise en œuvre de plans de transition. En revanche, la mise en œuvre du plan de transition implique le développement des compétences via de nouveaux gestes métiers ou l'évolution de certains métiers.

Le risque de travail des enfants, de travail forcé ou de travail obligatoire pour le personnel salarié du groupe SNCF (y compris le personnel temporaire) est considéré comme très

improbable, compte tenu des dispositifs et procédures de contrôle stricts en place en matière de recrutement dans toutes les sociétés et filiales du Groupe. L'analyse a couvert toutes les activités et zones géographiques.

Pour garantir la prise en compte de l'ensemble du personnel susceptible d'être négativement affecté, l'entreprise a :

– Appuyé son analyse sur le plan de vigilance pour identifier et caractériser les impacts, risques et opportunités

– Mobilisé des experts, les équipes en charge des politiques SST et RH, par exemple, auprès des populations les plus vulnérables pour caractériser et évaluer les impacts, risques et opportunités.

– Pris en compte les populations à risques quels que soient leur activité, profil, localisation ou type de contrat.

Les risques matériels pour l'entreprise découlent soit d'impacts négatifs sur tout ou partie du personnel de l'entreprise soit d'une dépendance à l'égard de celui-ci :

– Le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble du personnel de l'entreprise, le vol de données personnelles pouvant concerner l'ensemble des effectifs.

– Le risque induit par le non-respect des réglementations liées aux droits humains découle d'impacts négatifs pouvant affecter certains groupes spécifiques : droits des personnes en situation de handicap, harcèlement moral et sexuel.

– Le risque induit par un climat social dégradé découle d'une dépendance à l'égard des équipes opérationnelles indispensables à la continuité de l'activité et à la réalisation du plan de transport en sécurité.

Travailleurs de la chaîne de valeur S2-SBM3

Travailleurs de la chaîne de valeur susceptibles d'être affectés par les activités du Groupe, à savoir :

– Les salariés des prestataires qui assurent des missions sous-traitées ;

– Les salariés des fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement ;

– Les salariés des entreprises intervenant en aval des activités de l'entreprise.

Une partie des impacts négatifs matériels sur ces travailleurs résulte de la stratégie et du modèle d'affaires du Groupe, qui recourt à de nombreux prestataires et des fournisseurs, y

compris dans certains pays considérés à risques selon la cartographie des risques par pays du plan de vigilance Groupe basée sur l'indice ESG de la Risk Watch Initiative (Global Risk Profile, 2023) [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance : cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention, Droits humains et libertés fondamentales]. Ces impacts concernent notamment les droits humains dont la probabilité d'occurrence pourrait augmenter avec la transition vers des activités plus écologiques, notamment avec le

déploiement des matériels roulants à batteries, ou l'installation de panneaux solaires. Certains véhicules électriques tels que les cars électriques, requis par les Autorités organisatrices de la Mobilité et la plupart des batteries, sont actuellement fabriqués dans un nombre limité de pays où les conditions de travail sont questionnées. En l'état actuel du marché, le Groupe est dépendant de ces chaînes d'approvisionnement.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact négatif	Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement de travail sain, sûr et exempt de discriminations	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

Les autres impacts négatifs matériels relèvent du secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère ou de pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises délivrant un service essentiel sont exposées.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémediables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

L'impact positif matériel est issu de la stratégie et du modèle d'affaires. Compte tenu du nombre important de fournisseurs et de sous-traitants, le Groupe a fait le choix stratégique de les accompagner dans une démarche d'amélioration continue afin d'intégrer les enjeux de droits humains dans leurs propres activités.

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, sur les travailleurs de la chaîne de valeur, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF et à sa mise en œuvre à travers les politiques adoptées et déclinées par chacune des sociétés sur leur périmètre :

- Politique Sécurité, notamment ferroviaire, SST (Santé et Sécurité au travail), et cybersécurité
- Politique sur les Droits humains et leur respect au sein du Groupe
- Politiques Achats et politiques en faveur du développement des territoires.

Les risques pour les travailleurs de la chaîne de valeur sont liés au modèle économique de l'entreprise.

Des risques en matière de droits humains peuvent survenir dans les prestations sous-traitées, les opérations (transport et logistique) et les achats (batteries pour les matériels électriques), compte tenu du recours important à des

prestataires et fournisseurs notamment dans des pays considérés à risques au regard du devoir de vigilance.

La violation des droits humains peut conduire à des surcoûts liés au non-respect des obligations légales, au paiement de réparations des préjudices subis (loi sur le devoir de vigilance) ou affecter la réputation du Groupe (y compris pour les violations suspectées).

Le Groupe peut être la cible de cyberattaques en tant que grande entreprise à capitaux publics délivrant un service essentiel. Ces cyberattaques peuvent impacter l'intégrité de l'entreprise et son activité :

- Indisponibilité totale ou partielle des systèmes d'information et des systèmes industriels ;
- Perte d'intégrité des données, fuite ou vol données sensibles ;
- Coûts liés à la gestion de crise.

1 Informations générales – ESRs 2

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Droits humains dans la chaîne de valeur (travail décent, impacts sociaux)	Risque	Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains dans le cadre du travail tout au long de la chaîne de valeur	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

Les informations publiées au titre de l'ESRS 2 portent essentiellement sur les fournisseurs de rang 1 et sur les sous-traitants.

Les outils du plan de vigilance sont déployés progressivement pour détecter et circonscrire les risques chez les fournisseurs directs et en amont dans les chaînes d'approvisionnement.

Les travailleurs de la chaîne de valeur susceptibles d'être exposés à des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels, sont les suivants :

– Sécurité : travailleurs intervenant dans les emprises ferroviaires et sites de production dans le cadre de travaux ou de prestations de services (gares, entrepôts de stockage / distribution), travailleurs du transport routier, travailleurs exposés à des substances dangereuses (produits chimiques, amiante), travailleurs évoluant dans des environnements industriels (usines, chantiers) ;

– Droits humains : prestataires de main d'œuvre, notamment peu qualifiée (BTP, transport routier, logistique, manutention, nettoyage, gardiennage, etc.) ainsi que les prestataires et les fournisseurs implantés dans des pays considérés à risque au regard du devoir de vigilance ;

– Cybersécurité : personnel de tous les fournisseurs et sous-traitants.

Les travailleurs de la chaîne de valeur susceptibles d'être concernés par des impacts négatifs matériels peuvent être :

– Des travailleurs prestataires, c'est-à-dire travaillant sur le site de l'entreprise sans faire partie de son personnel, notamment pour les impacts relevant d'enjeux de Sécurité (chantiers) et de droits humains (nettoyage, gardiennage, chantiers) ;

– Des travailleurs de la chaîne de valeur amont, notamment au sein de fournisseurs au-delà du rang 1 (extraction de métaux rares nécessaires à la fabrication de composants d'infrastructures ferroviaires et de matériels roulants) ;

– Des travailleurs de la chaîne de valeur aval (démantèlement des actifs en fin de vie).

Les cas dans lesquels il pourrait s'agir de travailleurs participant aux activités d'une coentreprise ne sont pas significatifs.

Malgré les efforts permanents du Groupe, il n'est pas exclu qu'il y ait, dans certains pays dans lesquels le Groupe opère ou auprès desquels il s'approvisionne, des atteintes aux libertés fondamentales envers des travailleurs particulièrement exposés à des impacts négatifs (syndicalistes, travailleurs migrants, femmes ou jeunes travailleurs).

Le plan de vigilance fait état de la cartographie des risques par pays du Groupe (indice ESG de la Risk Watch Initiative (Global Risk Profile, 2023) [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance : cartographie des risques et actions d'atténuation ou de prévention, Droits humains et libertés fondamentales].

Le Groupe, par ses pratiques d'achat, contribue à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants via :

– L'intégration de clauses ad-hoc dans les contrats, transverses ou spécifiques selon l'objet du marché, afin d'engager activement les fournisseurs et prestataires dans des plans d'action d'amélioration continue en matière de durabilité. Elles traduisent le renforcement des exigences RSE issues des réglementations (loi climat résilience, loi anti-gaspillage pour une économie circulaire, plan de sobriété énergétique, loi industrie verte), ainsi que les attentes des consommateurs et des donneurs d'ordres publics. Elles peuvent porter sur le respect des normes internationales, le devoir de vigilance, la lutte contre la corruption, l'environnement clauses ou la performance extra-financière, ou encore le développement des compétences des fournisseurs (notamment linguistiques, en lien avec l'objet du marché - maîtrise des langues étrangères pour les services de restauration à bord sur les trajets internationaux et de la langue française pour la compréhension des procédures de sécurité : avitaillement des trains, propreté, travaux).

– Le recours à des fournisseurs et prestataires de PME locales, de l'économie sociale et solidaire et du secteur protégé via des achats directs ou des clauses d'insertion (secteurs de l'insertion et du handicap).

– Un partenariat avec Bpifrance, signé en novembre 2023, pour accompagner les fournisseurs SNCF dans leur transition énergétique et écologique, conformément à la priorité donnée à la décarbonation des achats. L'expertise de Bpifrance permet en effet au Groupe d'accompagner ses fournisseurs pour réduire leurs émissions de gaz à effet de serre grâce à un dispositif dédié. Ce dernier intègre des actions de sensibilisation à la transition écologique et des programmes de mesure et de réduction de l'empreinte carbone ainsi que des démarches d'écoconception.

GEODIS intègre des critères RSE dans les processus achats et les appels d'offres sur l'ensemble de son périmètre. Pour évaluer les fournisseurs, GEODIS s'appuie sur sa cartographie des risques pour chaque catégorie d'achats de produits ou services.

Les fournisseurs et sous-traitants transverses, nationaux et locaux sont sélectionnés par les directions Achats des filiales sur des critères économiques, qualité, sécurité, RSE et éthique des affaires. Les critères RSE incluent notamment :

– Santé et sécurité : évaluation des risques adaptées à la nature des activités, existence d'un système de management de la sécurité, formation régulière des salariés sur les risques liés à leur activité, conformité réglementaire

– Droits humains : respect du code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS, basé sur les textes fondamentaux protégeant les droits humains, et plus particulièrement l'interdiction du travail forcé, du travail des enfants et la traite d'êtres humains, la discrimination, la liberté d'association

– Environnement : engagement de réduction des émissions de GES, des déchets générés, de pollutions, de la consommation de ressources naturelles et des déchets générés.

Dans le pilotage de ses politiques Achats responsables, le groupe SNCF évalue ses fournisseurs à l'aide d'un outil tiers lui permettant d'établir des cartographies de risques par pays, par secteurs d'activité et par famille d'achats [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques].

Les risques matériels pour l'entreprise découlent soit d'impacts négatifs sur les travailleurs de la chaîne de valeur, soit d'une dépendance à l'égard de ceux-ci :

Le risque induit par les cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble des travailleurs de la chaîne de valeur.

Le risque induit par le non-respect des réglementations et textes internationaux relatifs aux droits humains découle d'impacts négatifs pouvant affecter certains groupes spécifiques (sous-traitants de fournisseurs de rang 1 pour des prestations de main d'œuvre, et prestataires et fournisseurs implantés dans les pays considérés à risque au regard du devoir de vigilance).

Communautés affectées – S3-SBM3

Impacts négatifs matériels sur les communautés affectées

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irrémediables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Impacts sur les communautés	Impact négatif	• Dommages environnementaux et sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)	
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Impacts étendus ou systémique dans les contextes où l'entreprise exerce ses activités

– Ici, les « communautés affectées » sont les riverains à proximité des infrastructures ferroviaires du groupe SNCF.

– Les impacts négatifs matériels sur les communautés affectées ne résultent pas de la stratégie ou du modèle d'affaires du groupe SNCF. Ils relèvent du secteur d'activité

dans lequel l'entreprise opère (enjeu de sécurité pour les entreprises industrielles) ou de pratiques systémiques ou étendues auxquelles les entreprises délivrant un service essentiel sont exposées.

Impact positif matériel sur les communautés affectées

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise

Ici, les « communautés affectées » correspondent aux acteurs du tissu socio-économique local : les fournisseurs, les collectivités territoriales ; les populations fragiles, le tissu associatif.

L'impact positif « Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires » découle en partie de la stratégie et du modèle de l'entreprise. Par sa présence dans les territoires, le Groupe contribue au développement économique local, accompagne les publics vulnérables (insertion, inclusion numérique, chantiers d'insertion, réseau Pimms, etc.), favorise l'emploi via ses achats (97 % en France, dont 50 % auprès de TPE/PME), et soutient le tissu associatif par sa Fondation.

L'ensemble des impacts, réels ou potentiels, sur les communautés affectées, contribue directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF déclinée en politiques dans chacune des sociétés sur son périmètre : politique Sécurité, notamment ferroviaire, politique de gestion du bruit et des nuisances à proximité des projets ferroviaires, politique

d'engagement sociétal et territorial, politique de mécénat de la Fondation SNCF, et politique achats.

L'ensemble des communautés affectées sur lesquelles l'entreprise est susceptible d'avoir des impacts matériels est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2 (communautés locales à proximité des infrastructures ferroviaires du groupe SNCF, c'est-à-dire les riverains et leurs représentants).

Les communautés affectées susceptibles d'être concernées par des impacts matériels, réels ou potentiels, identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité sont les suivantes :

Sur les enjeux de sécurité : riverains se déplaçant à proximité des infrastructures ferroviaires (passages à niveau) ou au sein des emprises ferroviaires. Il est à noter que les accidents graves sont dus pour l'essentiel à des mauvais comportements de circulation routière, ou à des intrusions non autorisées, sur les passages à niveau ou en ligne.

1 Informations générales – ESRS 2

Sur les enjeux de nuisances liées aux projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations) : riverains vivant à proximité des projets ou infrastructures ferroviaires. Sur les enjeux de lien social dans les territoires : les riverains vivant dans les territoires desservis, les fournisseurs, les collectivités territoriales, les populations fragiles et le tissu associatif.

Les communautés affectées susceptibles d'être concernées par des impacts négatifs matériels, sont celles vivant ou travaillant à proximité des sites d'exploitation, tels que les technicentres, les gares, et les voies ferrées et vivant dans les territoires desservis. Il ne s'agit pas de communautés se trouvant à l'une des extrémités ou aux deux extrémités de la chaîne de valeur, ni de communautés de peuples autochtones.

L'analyse de double matérialité identifie un impact positif matériel : la contribution à la création et au maintien du lien social dans les territoires. Cet impact découle de choix stratégiques du Groupe (dispositifs d'insertion et de médiation tels que Pimms Médiation ; soutien de la Fondation SNCF au tissu associatif) et oriente la mise en œuvre de la stratégie en matière d'accessibilité territoriale, de services de proximité et de concertation dans les territoires. L'impact territorial du Groupe profite aux communautés se trouvant le long de la chaîne de valeur de l'entreprise, en amont pour les fournisseurs (achats) et en aval (publics vulnérables).

Les activités qui contribuent à la création et au maintien du lien social dans les territoires, au-delà du service de mobilité offert par le Groupe, sont les suivantes :

– Les achats de biens et services auprès de fournisseurs et prestataires locaux ;

– Le soutien apporté par la Fondation SNCF aux associations, dans le cadre de son mandat dédié à l'accompagnement des jeunes ;

– Les actions en faveur de l'inclusion sociale des plus fragiles pour les conduire vers un emploi durable et les actions en faveur d'une mobilité solidaire, sûre et accessible à tous.

Ces actions contribuent à renforcer les liens entre le Groupe et les communautés locales dans les territoires desservis.

La typologie des communautés susceptibles d'être affectées est décrite plus haut. Le groupe SNCF n'a pas conduit d'étude dédiée à l'identification de personnes présentant des vulnérabilités particulières (handicap). Le Groupe peut être amené à identifier des cas particuliers dans le cadre de la concertation et de la mise en place de mesures correctives.

L'analyse de double matérialité n'a pas identifié de risque matériel pour les communautés affectées.

Consommateurs et utilisateurs finaux – S4-SBM3

Les enjeux de durabilité matériels liés aux clients finaux de l'entreprise sont regroupés autour des thèmes suivants :

– Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique)

– Sécurité des voyageurs

– Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)

– Disponibilité d'un service performant.

– Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique).

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie	Impacts étendus ou systémique dans les contextes ou l'entreprise exerce ses activités
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie	

Sécurité des voyageurs

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Santé & sécurité	Impact négatif	• Effets négatifs graves et irréversibles sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Impact lié à des cas ponctuels
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires	/

Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Cybersécurité & protection des données personnelles	Impact négatif	• Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs) • Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	Impacts étendus ou systémique dans les contextes ou l'entreprise exerce ses activités

Disponibilité d'un service performant

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	SURVENANCE
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	Impacts étendus ou systémique dans les contextes ou l'entreprise exerce ses activités
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale	Impact lié à des cas ponctuels
Santé & sécurité	Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale	

L'essentiel des impacts affectant les clients finaux ne résulte ni de la stratégie ni du modèle économique de l'entreprise mais relèvent du secteur d'activité dans lequel l'entreprise opère (enjeu de sécurité pour les voyageurs) ou de pratiques systémiques ou étendues auxquelles la plupart des entreprises délivrant un service essentiel sont exposées (impact potentiel de cyberattaques sur les données personnelles clients collectées via SNCF Connect).

En revanche, l'impact positif « disponibilité du service dans les territoires » est en partie lié aux choix stratégiques et au modèle d'affaires : par sa présence dans les territoires, le Groupe propose un service de proximité (notamment TER, Transilien et Keolis). Le choix de déployer des solutions innovantes en zones rurales et le choix des dessertes à grande vitesse relèvent de décisions d'entreprise.

Tous les impacts, réels ou potentiels, affectant les clients finaux, contribuent directement à l'adaptation de la stratégie du groupe SNCF, à travers la déclinaison des politiques Accessibilité, Adaptation au changement climatique, Sécurité (notamment ferroviaire et cybersécurité) dans chacune des sociétés sur son périmètre. Ces politiques et plans d'investissement façonnent l'offre (aménagements d'accessibilité, assistance, continuité d'activité, information voyageurs en temps réel), la distribution digitale (sécurité des systèmes et protection des données) et l'opportunité de perfectionnement de l'expérience voyageurs (amélioration de l'expérience client, fiabilité, personnalisation).

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO	ORIGINE
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe	Découle d'impacts négatifs sur le personnel de l'entreprise
Cybersécurité & protection des données personnelles	Risque	Cyberattaques	

AIRE D'IRO	TYPE IRO	IRO
Intérêts des consommations et Offre inclusive	Impact positif	Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires

Le risque de cyberattaque inhérent au statut d'opérateur de services essentiels à capitaux publics est intégré à la gestion des risques. Le risque d'accessibilité insuffisante n'est pas lié structurellement au modèle d'affaires mais est pris en compte dans la stratégie d'amélioration de l'offre.

L'opportunité liée au perfectionnement de l'expérience voyageurs résulte de choix stratégiques et du modèle d'affaires : l'amélioration de la performance du Groupe concourt à sa compétitivité dans un contexte concurrentiel (gain de parts de marché, fidélisation des clients).

L'ensemble des clients potentiellement impactés par les activités du Groupe est inclus dans le périmètre des informations fournies au titre de l'ESRS 2, à savoir :

- Les clients utilisant les services de réservation en ligne (SNCF Connect)
- Les clients voyageurs empruntant les services de transport de SNCF Voyageurs et Keolis
- Les visiteurs ou voyageurs fréquentant les espaces en gares.

Clients susceptibles d'être concernés par des impacts matériels négatifs, réels ou potentiels :

– Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique) : personnes en situation de handicap et à mobilité réduite (personnes âgées, femmes enceintes) et personnes vulnérables pour lesquelles le coût du voyage peut être un obstacle

– Sécurité des voyageurs (transport de voyageurs et cas de cyberattaques sur le système d'exploitation) : tous les clients empruntant les services de transport proposés par le Groupe

– Cybersécurité : tous les clients dont les données personnelles sont utilisées, principalement dans la distribution des titres de transports

– Disponibilité d'un service performant : tous les clients ayant prévu un déplacement dans le cas d'une suspension temporaire du service, quelles qu'en soient les causes.

Clients susceptibles d'être concernés par des impacts matériels positifs, réels ou potentiels :

– Sécurité des voyageurs : tous les clients bénéficient d'une meilleure sécurité lorsqu'ils utilisent les services de transport collectif par rapport aux transports individuels

1 Informations générales – ESRS 2

– Disponibilité d'un service performant : clients voyageurs ayant recours à une mobilité partagée.

Les clients susceptibles d'être soumis à des impacts matériels négatifs utilisent des services de transport qui ne sont pas intrinsèquement nocifs et n'augmentent pas les risques de maladies chroniques. Ils n'ont pas besoin d'informations précises et accessibles sur les produits et les services pour éviter un usage potentiellement dommageable. Ils ne présentent pas non plus un niveau d'exposition particulier aux impacts sur la santé ou la vie privée, ni aux stratégies de marketing et de vente ciblées, à la différence, par exemple des enfants ou des personnes financièrement vulnérables.

Les activités à l'origine des impacts positifs matériels, « Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique » et « Disponibilité du service sur le territoire » concernent l'ensemble des clients empruntant les services de mobilité proposés par SNCF Voyageurs (France et connexions en Europe), avec le soutien des gestionnaires d'infrastructures et de Keolis (France et international). Ces impacts positifs résultent, d'une part, de la mise à disposition de services de transport collectif, offrant des moyens de transport sûrs et sains et d'autre part, de la présence du Groupe dans les territoires, où il propose un service de mobilité de proximité, connecté à d'autres modes de transport, au service des déplacements du quotidien (accès à l'emploi, à l'éducation, aux services essentiels, notamment de santé et aux loisirs), en particulier pour les personnes disposant d'alternatives de transports limitées. Ils découlent également des actions engagées pour rendre les services de mobilités partagées accessibles aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite.

Pour garantir la prise en compte de l'ensemble des clients susceptibles d'être négativement affectés et notamment l'exposition des clients présentant certaines caractéristiques, l'entreprise a :

– Mobilisé les experts et les équipes en charge des politiques orientées clients, par exemple les politiques d'accessibilité, pour caractériser les impacts, risques et opportunités et les évaluer

– Appuyé l'analyse sur le plan de vigilance, pour identifier et caractériser les impacts et risques d'atteinte graves aux droits humains

– Pris en compte :

- Les populations à risques, quels que soit l'activité du Groupe, la localisation du service, et le profil des populations
- Toutes les activités ayant un impact sur les clients voyageurs ou visiteurs (transport et espaces de gares)
- Les vulnérabilités liées à une situation de handicap moteur, sensoriel, cognitif, mental ou psychique
- Les vulnérabilités liées à la capacité de déplacement (personnes à mobilité réduite telles que les personnes âgées ou les femmes enceintes, cas des personnes rencontrant des difficultés à s'orienter et utiliser les services de transport en toute autonomie)
- Les vulnérabilités économiques (accessibilité pour les personnes en situation de précarité ou les familles)
- Les différentes zones géographiques (en France et à l'international, en milieu urbain, péri-urbain ou rural).

Les risques et opportunités matériels pour le Groupe découlent d'impacts sur tout ou partie de ses clients. Le risque de cyberattaques découle d'impacts négatifs pouvant affecter l'ensemble des clients dont les données personnelles sont communiquées à l'entreprise, principalement dans le cadre de la distribution des titres de transports (service SNCF Connect).

Le risque d'accessibilité insuffisante de l'offre du Groupe découle d'impacts négatifs pouvant affecter les clients en situation de handicap (moteur, sensoriel, cognitif, mental ou

psychique) ou à mobilité réduite et personnes vulnérables pour lesquelles le coût du voyage peut être un obstacle.

L'opportunité de perfectionner l'expérience voyageurs découle d'une dépendance vis-à-vis de tous les clients.

1.5. Gestion des impacts, risques et opportunités - IRO

1.5.1. Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels - IRO-1

En 2025, la procédure visant à identifier, évaluer, classer par ordre de priorité et surveiller les impacts, réels et potentiels, de l'entreprise sur la population et l'environnement s'est appuyée sur l'analyse de double matérialité réalisée l'année précédente. La démarche a permis de consolider l'analyse 2024 et de confirmer sa pertinence.

1.5.1.1 Méthodes et hypothèses retenues en 2024

L'analyse réalisée en 2024 s'est appuyée d'une part sur des informations disponibles au sein de l'entreprise, et d'autre part sur une analyse complémentaire propre au nouveau cadre de travail induit par le déploiement de la CSRD.

Méthodologie d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités – Rappels de l'analyse réalisée en 2024

La démarche 2024 a été conduite en plusieurs étapes :

– Étape 1 : Identification des enjeux ESG du groupe SNCF à partir de ressources internes, de référentiels internationaux, et des normes ESRS.

Analyse de matérialité simple réalisée en 2022	Cartographie des risques majeurs du Groupe actualisée en 2023	Cartographie des risques du Plan de vigilance de 2023	Principaux référentiels internationaux de reporting RSE	Relecture de cohérence des sous-sujets compris dans chacune des normes ESRS
Analyse basée sur un questionnaire adressé à 10 500 personnes (1 500 externes et 9 000 salariés) sur leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe et de la performance du Groupe sur ces enjeux	Cartographie actualisée chaque année, synthèse des risques les plus saillants pour le Groupe sur la base des risques majeurs de chaque société (exercice piloté par la direction du Management des risques Groupe)	Analyse des risques d'atteinte grave relatifs aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ainsi que l'environnement sous l'angle des impacts résultant des activités de la société, de ses filiales, ainsi que des activités des sous-traitants ou fournisseurs avec lesquels est entretenue une relation commerciale établie	Principaux référentiels internationaux de reporting RSE mobilisés : SASB, GRI, TCFD (Task Force on Climate-related Financial Disclosures), SBTi & SBTN, UN Guiding Principles on Business & Human Rights, Base de données ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure)	Liste de « topics » répertoriés dans « AR.16_Appendice A de l'ESRS 1 - General Requirement : questions de durabilité à inclure dans l'évaluation de l'importance »
Cette matrice de matérialité a constitué le socle des travaux pour l'analyse de double matérialité à conduire dans le cadre de la mise en œuvre de la CSRD.	La cartographie des risques majeurs a permis de vérifier la cohérence des résultats de l'analyse de double matérialité et notamment l'évaluation enjeux	Cette cartographie a été exploitée pour : • Apporter des compléments sur les risques chez les sous-traitants et fournisseurs • Vérifier la prise en compte des risques d'atteinte grave	La prise en compte de ces référentiels a nourri un contrôle de cohérence, notamment sur l'évaluation de l'importance de certains sujets pour les entreprises de transport et de logistique	La relecture attentive des sous-thèmes et sous-sous thèmes a permis de s'assurer du respect de la conformité de l'exercice avec la liste des sujets listés dans la norme

– Étape 2 : Détermination et description des IRO à évaluer dans le cadre de l'analyse de double matérialité pour contextualiser les IRO dans les activités du Groupe, sur toute la chaîne de valeur et évaluer leur pertinence et impact potentiel.

– Étape 3 : Définition des outils d'évaluation des IRO et cotation de chaque IRO (échelles de cotation, exemples et illustrations sur certains IRO type, etc.

– Étape 4 : Consolidation de l'évaluation et de la priorisation des IRO avec la mobilisation des sociétés du Groupe, puis validation de la matrice de double matérialité selon le cycle de gouvernance établi.

– Étape 5 : Revue des travaux par le collège des Commissaires aux comptes.

L'analyse de double matérialité a été pilotée par la direction RSE Groupe, en étroite collaboration avec la direction Finances Groupe et la direction du Management des risques pour consolider l'approche et les méthodes employées.

La définition des IRO et leur évaluation a été réalisée avec la mobilisation des experts thématiques référents sur chacun des sujets évalués.

Hypothèses appliquées dans le processus d'analyse de double matérialité 2024

– Différents outils et hypothèses ont été utilisés pour évaluer chacun des IRO :

- Description de chaque IRO précisant de manière détaillée les situations que chaque IRO peut ou pourrait recouvrir pour illustrer et traduire clairement les impacts, risques et opportunités évaluées. Pour identifier et évaluer les IRO réels et potentiels, chacun a été décrit à partir de scénarios connus et déjà vécus par l'entreprise (ex. : événements climatiques chroniques, absentéisme) et sur des hypothèses macro-économiques (rupture d'approvisionnement en énergie et plus largement en matières premières).
- Définition d'échelles de cotation permettant d'instituer des références communes à l'ensemble des sociétés et contribuant à la hiérarchisation des IRO.

– Évaluation des IRO en mobilisant différentes références :

- Données de l'entreprise, internes ou publiques permettant de baser l'évaluation sur les réalités connues par le Groupe : données d'activité, données RH, données financières, données de production, diagnostics et études internes, etc.
- Expertises des référents thématiques au sein de l'entreprise sur les sujets ESG

1 Informations générales – ESRS 2

- Données issues du cadre normatif (code de commerce notamment en matière du respect de la concurrence, code de l'environnement, code pénal, etc.), notamment pour estimer le montant de sanctions ou de pénalités
- Veille informationnelle sur des situations similaires rencontrées par de grandes entreprises
- Données issues d'études réalisées par des entreprises ou institutions de référence, sectorielles ou non (comité économique et social européen).

1.5.1.2 Processus d'identification, d'évaluation, de priorisation et de surveillance des impacts, des risques et opportunités du Groupe, en 2024

Vision globale

La procédure d'identification, d'évaluation, de hiérarchisation et de suivi des impacts réels et potentiels de l'entreprise sur la population et l'environnement, ainsi que des risques et des opportunités, s'est appuyée d'une part sur des informations disponibles en interne et d'autre part sur une analyse complémentaire propre au nouveau cadre de travail induit par le déploiement de la CSRD. Les travaux ont été conduits concomitamment pour les impacts d'une part et pour les risques et opportunités d'autre part.

La direction RSE Groupe a piloté la démarche d'analyse de double matérialité en étroite collaboration avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe.

Les différentes étapes ayant permis d'identifier, d'évaluer et de classer par ordre de priorité les impacts, risques et opportunités

– Étape 1 : Identification des enjeux ESG du Groupe, préalable à l'identification des impacts, risques et opportunités. Cette étape repose sur une démarche pragmatique qui capitalise sur l'existant. Les informations qui nourrissent régulièrement la démarche RSE du Groupe ont alimenté les travaux :

- La cartographie des risques du plan de vigilance de 2023 (loi n° 2017-399 du 27 mars 2017 relative au devoir de vigilance des sociétés mères et des entreprises donneuses d'ordre).
- La matrice de matérialité simple réalisée en 2022 et publiée dans la DPEF 2023, basée sur un questionnaire en ligne ayant recueilli 10 500 réponses de parties prenantes du Groupe - salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, etc.- dont 1 500 externes et 9 000 salariés.
- La cartographie des risques majeurs du Groupe actualisée en 2023
- Les principaux référentiels internationaux de reporting RSE : GRI, ISO 26000
- La liste des sujets et sous-sujets figurant dans la norme

L'identification des impacts s'appuie en grande partie sur le plan de vigilance, tandis que l'identification des risques repose principalement sur la cartographie des risques majeurs du Groupe.

– Étape 2 : Déclinaison des enjeux ESG pour identifier les IRO, à évaluer selon les principes de la CSRD

- Les enjeux ESG ont été déclinés en IRO significatifs pour le Groupe. Pour en faciliter l'appréhension, les IRO ont été regroupés en « aires d'IRO », ou « enjeux » thématiques (Stratégie d'adaptation au changement climatique, droits humains dans la chaîne de valeur, etc.)
- Chaque IRO a fait l'objet d'une description précisant les situations propres à l'entreprise. L'élaboration de ces descriptions et des scénarios à évaluer a très largement mobilisé les directions fonctionnelles ainsi que la direction du management des risques. Le Groupe a choisi de s'appuyer à ce stade sur ses directions fonctionnelles (Par exemple :

direction RSE, direction des Achats, direction des Ressources humaines) qui regroupent les expertises transverses et disposent d'une vision de l'ensemble de l'entreprise.

– Étape 3 : Définition des outils d'évaluation des IRO et cotation de chaque IRO

- Les IRO ont été évalués selon des échelles de cotations élaborées avec l'ensemble des entités contributrices (direction Finances, direction RSE, direction de l'Éthique, etc.)
- L'évaluation des IRO s'est appuyée sur des données internes (données d'activité, données financières, etc.) et externes (études sectorielles, référentiels internationaux, etc.)
- Pour chaque risque et opportunité, lorsque la disponibilité d'information le permettait, une estimation des incidences financières a été réalisée, sur la base d'hypothèses afin d'évaluer l'ampleur. Cette estimation s'est appuyée sur des données internes (données d'activité, données RH, données financières, données de production, diagnostics et études internes, etc.), sur l'expertise de référents ESG internes, sur une veille concernant des situations similaires rencontrées par de grandes entreprises, ainsi que sur des données issues d'études réalisées par des entreprises ou institutions de référence.

– Étape 4 : Consolidation de l'évaluation et de la priorisation des IRO

- En 2024, la consolidation de l'analyse de double matérialité s'est appuyée sur les contributions des instances de pilotage et de gouvernance (restitutions intermédiaires et finales aux comités exécutifs du Groupe et des sociétés), des sociétés du Groupe, des parties prenantes externes via le comité consultatif des Parties Prenantes (CPP), et des parties prenantes internes via une consultation en instance commune, instance consultative commune à toutes les sociétés ferroviaires du Groupe. Un travail de mise en cohérence conduit par la direction RSE Groupe a permis d'aboutir à une vision partagée des résultats de l'analyse.

Le suivi et la surveillance sont réalisés à travers différents dispositifs

– Suivi et surveillance des impacts ESG

- Pilotage du plan de vigilance : la mise en œuvre du devoir de vigilance constitue un levier essentiel de pilotage des impacts ESG [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité] ;
- Pilotage des risques majeurs : la cartographie des risques majeurs du Groupe, qui intègre des risques d'atteintes à la société et à l'environnement, fait du pilotage de ces risques un levier matériel pour le suivi des impacts ESG [cf. Rapport de gestion ; Le management des risques du Groupe SNCF] ;
- Pilotage de la relation avec les fournisseurs : il s'appuie sur la politique d'achats responsables (cartographie des risques RSE fournisseurs, dispositif d'évaluation des tiers, etc.)

– Revue et actualisation de l'analyse de double matérialité

Conformément au dispositif établi en 2024, l'analyse fait l'objet d'une revue annuelle pour en confirmer la pertinence et la justesse, complétée par une revue approfondie tous les trois ans environ.

– Dispositif de contrôle et d'audit interne sur les enjeux de durabilité

- Le dispositif de contrôle interne propre à la mise en œuvre de la CSRD poursuit son déploiement progressif pour une mise en place opérationnelle à l'échelle des sociétés contributrices en 2026 ; le cadre général du dispositif ayant été posé et validé en 2025.

- Les audits internes constituent également un levier de consolidation du dispositif de suivi et de surveillance des impacts de l'entreprise sur la société et l'environnement, ainsi que des dispositifs de maîtrise associés.

Prise en compte des facteurs pouvant entraîner un risque accru d'impacts négatifs

L'analyse de double matérialité a accordé une attention particulière aux activités, relations d'affaires et zones géographiques susceptibles de générer un risque accru d'impacts négatifs sur la société et l'environnement :

– Une cartographie synthétique de la chaîne de valeur du groupe SNCF a permis de s'assurer de la prise en compte des étapes les plus génératrices d'impacts négatifs, issus des activités de l'entreprise ou de ses relations d'affaires [cf. Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur – ESRS 2-SBM-1] :

- La chaîne de valeur est déclinée pour les trois grandes activités du Groupe : transport de voyageurs, transport et marchandises et logistique, gestion des actifs.
- Pour chaque étape de la chaîne de valeur de ces activités, sont précisées les principales typologies de parties prenantes (fournisseurs de rang 1 et sous-traitants, clients, personnel de l'entreprise, collectivités territoriales, nature, ONG, etc.).

– La mobilisation du plan de vigilance a été déterminante :

- Le plan de vigilance repose sur l'analyse des risques d'atteinte grave aux droits humains et libertés fondamentales, à la santé et la sécurité des personnes ainsi qu'à l'environnement en lien avec les activités de la société, de ses filiales, et des prestataires ou fournisseurs avec lesquels existe une relation commerciale établie. Cette cartographie a été tout particulièrement utilisée pour compléter l'analyse des risques chez les prestataires et fournisseurs et s'assurer de la prise en compte des risques d'atteinte grave.

Le plan de vigilance s'appuie sur une cartographie des pays considérés à risques au regard du devoir de vigilance, croisée avec les pays d'implantation du Groupe, sur la base de l'indice ESG de la Risk Watch Initiative de Global Risk Profile (indice couvrant les thématiques environnementales, droits humains et santé / sécurité utilisé pour établir un score et un classement par pays). Le plan de vigilance couvre l'ensemble du Groupe et des travaux d'investigation sur les risques sont menés avec un niveau de détail accru pour certaines filiales exerçant dans des pays considérés à risques.

Prise en compte des activités du Groupe et de ses relations d'affaires

La cartographie des risques d'atteinte grave issue du plan de vigilance a permis de constituer un socle de travail intégrant dès l'origine une analyse des impacts liés aux activités du Groupe, d'une part et les impacts provenant de ses relations d'affaires d'autre part. La revue de chacune des étapes de la chaîne de valeur avec les contributeurs clés a ensuite permis d'identifier les impacts, qu'ils relèvent des activités propres de l'entreprise ou qu'ils découlent de ses relations d'affaires :

– La formulation des IRO, leur description détaillée et leur cotation ont mobilisé les directions référentes au sein de SNCF SA disposant d'une vision Groupe (direction Éthique Groupe pour les IRO Gouvernance, direction Ressources humaines pour les IRO Sociaux).

– Les premiers résultats ont été analysés par chacune des sociétés du Groupe (SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions, Keolis, GEODIS, Rail Logistics Europe) afin de vérifier la prise en compte de facteurs spécifiques pouvant varier selon les sociétés (activité, relations d'affaires, zones géographiques, etc.). Les résultats consolidés intègrent ces approfondissements.

– Le partage des résultats avec les parties prenantes, internes et externes, a apporté un regard complémentaire qui est venu conforter l'analyse réalisée par le Groupe.

Ces dispositifs ont constitué un apport essentiel pour l'évaluation des impacts négatifs dans le cadre de l'analyse de double matérialité.

Consultation des parties prenantes affectées

Le regard des parties prenantes affectées, internes comme externes, a nourri les travaux d'analyse de double matérialité, à la fois par la capitalisation de la consultation menée en 2022 et par une consultation spécifique organisée en 2024 dans le cadre du déploiement de la CSRD :

– Parties prenantes internes et externes via le l'analyse de matérialité 2022 : l'analyse de matérialité simple réalisée en 2022, qui a nourri l'identification des IRO évalués, repose sur un questionnaire en ligne adressé à 10 500 parties prenantes du Groupe (salariés, clients, fournisseurs, institutionnels, etc.) dont 1 500 externes et 9 000 salariés, afin de recueillir leur perception de l'importance des enjeux RSE du Groupe et de la performance du Groupe sur ces enjeux. Le questionnaire a été établi sur la base des principaux enjeux et référentiels RSE : ISO 26000, Pacte mondial des Nations unies, Objectifs de développement durable des Nations unies, Global Reporting Initiative (GRI).

– Parties prenantes internes via la mobilisation des organisations syndicales et des instances représentatives du personnel :

- GEODIS et Keolis, qui publient chacune un rapport de durabilité de manière volontaire, ont sollicité leur comité économique européen ;
- Les résultats de l'analyse de double matérialité du groupe SNCF ont fait l'objet d'une consultation en instance commune, instance consultative commune à toutes les sociétés ferroviaires du Groupe à l'automne 2024 ;
- Le Plan de vigilance, utilisé comme source pour l'identification et l'évaluation des IRO, fait lui-même l'objet d'échanges annuels avec les organisations syndicales et le CEE (comité Économique Européen, comité transnational Groupe à l'échelle européenne) du groupe SNCF.

– Parties prenantes externes via le comité consultatif des Parties Prenantes (CPP) : un questionnaire et un groupe de réflexion ont été proposés aux membres du CPP fin juin 2024 [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes – ESRS 2 SBM-2 ; Dialogue avec les parties prenantes].

Évaluation et priorisation des impacts durables

Afin d'évaluer les impacts, des échelles de cotations ont été élaborées pour guider la réflexion, standardiser l'approche et fiabiliser leur juste priorisation. Les échelles de cotation ont été élaborées avec les directions référentes sur le sujet, et harmonisées avec la direction du Management des risques :

– Échelle d'impact : définition d'échelles thématiques (environnement, droits de l'Homme, SST), structurée sur quatre niveaux :

- Gravité (de faible à très élevée)
- Portée (de locale à internationale)
- Caractère irréversible (de très facile à corriger à irréversible).

Cette échelle a été établie sur la base des bonnes pratiques de place. La note la plus élevée est retenue et non la moyenne pour éviter toute minimisation des impacts de l'entreprise. Pour les impacts liés aux droits humains, conformément à la norme, la sévérité prime sur la probabilité.

Échelle de probabilité : définition d'une échelle rendant compte de la probabilité de survenance des événements considérés (de faible à très élevée). Conformément à la norme, dans le

1 Informations générales – ESRS 2

cas d'un impact négatif potentiel sur les droits de l'Homme, la sévérité de l'impact l'emporte sur sa probabilité. La même échelle de probabilité a été utilisée pour les impacts, les risques et les opportunités.

– Seuil de matérialité : le seuil retenu est de 2,5 / 4 :

- Il vise à cibler les enjeux les plus importants, dans une logique de priorisation
- Il permet d'inclure l'ensemble des sujets de la sphère « Sociale »
- Compte tenu de la description de chaque IRO, il conduit à publier la très grande majorité des exigences de publication.

Une revue de cohérence a ensuite été réalisée pour s'assurer de la bonne hiérarchisation des impacts.

Évaluation et priorisation des risques et opportunités durables

Afin d'évaluer les risques et opportunités, des échelles de cotations ont été élaborées pour guider la réflexion, standardiser l'approche et fiabiliser leur juste priorisation :

– Échelle d'ampleur financière : une échelle financière spécifique, sur quatre niveaux, a été définie conjointement et validée par la direction Finances du Groupe, sur la base de la valeur de l'actif net économique du Groupe. Les niveaux de cotation sont exprimés en euros et en pourcentage de cette valeur. Le champ d'analyse de la cotation financière intègre, le cas échéant, le risque de réputation pour exprimer la matérialité du sujet pour le Groupe. Cette échelle est unique et s'applique à l'ensemble des risques et opportunités.

– Échelle de probabilité : une échelle a été définie pour rendre compte de la possible survenance des événements considérés (de faible à très élevée). La même échelle de probabilité est utilisée pour impacts, les risques et les opportunités. Cependant, conformément à la norme, dans le cas d'un impact négatif potentiel sur les droits humains, la sévérité de l'impact l'emporte sur sa probabilité.

– Le seuil de matérialité retenu est de 2,5 / 4 :

- Il vise à cibler les enjeux les plus importants, dans une logique de priorisation
- Il permet d'inclure tous les sujets de la sphère « Sociale »
- Au regard de la description de chaque IRO, il induit la publication de la majorité des exigences de publication.

Une revue de cohérence a ensuite été réalisée pour s'assurer de la juste hiérarchisation des risques et opportunités.

La gestion des risques et les dispositifs de contrôle en vigueur au sein du Groupe sont décrits dans le rapport de gestion [cf. Rapport de gestion ; Le management des risques du groupe SNCF]

Le management des risques majeurs du Groupe inclut les risques de durabilité : l'évaluation, la priorisation et la définition des dispositifs de maîtrise s'appliquent aux risques en matière de durabilité comme aux autres types de risques :

– La notion de risque est entendue de manière large et intègre pleinement les risques de durabilité, un risque étant défini comme « un événement susceptible d'impacter négativement l'atteinte des objectifs d'une entreprise, ses actifs, sa réputation, les personnes ou l'environnement » ;

– La cotation des risques majeurs du Groupe intègre l'évaluation du niveau de gravité des impacts sur la société et l'environnement ;

La cartographie des risques majeurs du Groupe est alimentée par d'autres analyses de risques conduites dans le cadre d'exercices liés aux enjeux de durabilité, notamment le Plan de vigilance et l'analyse de matérialité.

Processus de validation de l'analyse de double matérialité

Étapes du processus décisionnel lié à l'analyse de double matérialité

Le processus décisionnel lié à l'analyse de double matérialité a mobilisé à la fois les acteurs du top management et les équipes opérationnelles, au sein de SNCF SA et des sociétés du Groupe. Il s'articule autour des étapes suivantes :

– Une gouvernance ad-hoc dédiée au déploiement de la CSRD, pilotée par la direction RSE Groupe en étroite collaboration avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe.

– Identification et évaluation des IRO

- Mobilisation des équipes de SNCF SA et des sociétés filles concernées par les IRO (équipes de la direction Ressources Humaines et de l'Éthique, équipes RSE en charge de la biodiversité ou de l'économie circulaire, équipes de la direction des Achats, etc.)

- Définition des outils et des méthodes d'évaluation avec la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe

– Restitution des travaux et suivi de l'avancement auprès des instances de gouvernance de l'entreprise : Comités exécutifs (COMEX) du Groupe et des sociétés, Conseil d'administration et comités spécialisés concernés (CNRG & RSE et CACR). L'évolution du règlement intérieur du conseil d'administration a formalisé l'élargissement des compétences du CACR au reporting de durabilité.

– Réalisation du contrôle par le collège des commissaires aux comptes.

Procédures de contrôle interne connexes mise en place

– Mobilisation de trois niveaux de contrôle :

- Contrôles de 1er niveau : réalisés par les opérationnels responsables des processus, avec l'appui des équipes expertes sur chaque sujet concerné

- Contrôles de 2e niveau : contrôle de conformité assuré par la direction du Management des risques Groupe et la direction Finances Groupe, indépendantes des opérationnels

Contrôle de 3e niveau : habituellement mené par l'audit interne, le contrôle de 3e niveau sera déployé opérationnellement pour l'exercice 2026. Les points de contrôle ont été coconstruits et validés avec l'ensemble des entités responsables du groupe SNCF en coordination avec la direction Comptabilité et contrôle interne Groupe de la direction Finances. De plus, l'exercice actuel souligne :

– L'organisation de la traçabilité des décisions, des procédures et des outils d'évaluation utilisés (échelles de cotations, restitutions intermédiaires, argumentaires propres à chaque évaluation, etc.)

– L'intégration des engagements relatifs à l'intégrité du reporting de durabilité, validés par l'ensemble des sociétés, dans le « Guide des règles clés du groupe SNCF » (règlement intérieur RA0056) qui rassemble les règles impératives du Groupe, applicables à l'ensemble des salariés, en particulier à ceux habilités à engager une entité du Groupe, afin de sécuriser la gestion des affaires et la prise de décision. Les politiques de ce guide portent sur des sujets transverses (gouvernance, conformité, conduite des affaires, finances, éthique, systèmes d'information, etc.), et non sur les thématiques propres aux activités et métiers des différentes sociétés.

– La signature par l'ensemble des sociétés de la lettre de mission CSRD.

1.5.1.3 Revue et actualisation de l'analyse de double matérialité en 2025

Démarche adoptée pour l'actualisation de l'analyse

La revue 2025 de l'analyse de double matérialité avait pour objectif de consolider l'analyse réalisée en 2024 et d'en confirmer la pertinence.

Pour cette deuxième année de déploiement de la CSRD, elle a permis de :

- Renforcer la robustesse de l'analyse (apport de précisions, rationalisation des IRO) ;
- Réexaminer les IRO non-matériels pour confirmer leur évaluation.

La mise à jour 2025 a été pilotée par la direction RSE Groupe. Elle a associé la direction du Management des Risques, la direction Finances, ainsi que les sociétés et directions fonctionnelles concernées par les thématiques traitées.

Étapes de travail

Les principales étapes de travail ont été les suivantes :

- Étape 1 : définition des contours de la revue 2025 (mars – avril)
 - Retour d'expérience sur l'exercice 2024 et consultation de rapports d'autres entreprises
 - Prise en compte des recommandations des commissaires aux comptes
- Étape 2 : revue de l'analyse (avril – mai)
 - Lancement de la démarche en réunion plénière avec les contributeurs des travaux 2024
 - Revue avec les équipes des directions concernées par les IRO prioritaires
 - Synchronisation des travaux avec SNCF Réseau, qui publie un rapport sur son propre périmètre consolidé
- Étape 3 : consolidation et validation (mai – juin)
 - Partage avec les sociétés et directions fonctionnelles
 - Présentation en COMEX Groupe
- Étape 4 : partage d'un point d'avancement auprès des administrateurs (juillet)
- Étape 5 : revue par les Commissaires aux comptes (juillet – septembre)

Principes méthodologiques

- Raisonnement par écart par rapport à l'analyse 2024, socle de la revue 2025
- Travaux portés par SNCF SA puis soumis aux sociétés pour retours et validation
- Maintien des échelles et des principes de cotations
- Maintien des principes d'explication des évaluations :
 - Explication synthétique des principales hypothèses sous-tendant chaque évaluation
 - Éclairage complémentaire sur la cotation financière lorsque possible (horizon de temps, caractère pérenne ou ponctuel, etc.)

– Conservation de la structure générale du fichier Excel de cotation

En 2025, les évolutions apportées restent limitées [cf. Impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3].

Conformément aux principes définis en 2024, une actualisation de l'analyse de double matérialité est prévue en 2026.

1.5.1.4 Analyse de double matérialité et processus de gestion de l'entreprise

L'analyse de double matérialité nourrit le processus global de gestion des risques de l'entreprise en apportant des éléments complémentaires pour une meilleure caractérisation des risques de durabilité. Au même titre que d'autres cartographies établies pour répondre à des exigences réglementaires

(RGPD, anticorruption, concurrence, plan de vigilance) ou à des besoins opérationnels (sécurité, sûreté, JOP 2024, cybersécurité), l'analyse de double matérialité constitue une source supplémentaire pour identifier les risques les plus saillants pour le Groupe, qui sont ensuite intégrés au profil de risque général de l'entreprise via les dispositifs de gestion des risques existants.

Le processus d'identification, d'évaluation et de gestion des opportunités est intégré à l'analyse de double matérialité CSRD, sous la supervision de la direction RSE et validé par le COMEX et le conseil d'administration. Il utilise une cotation de matérialité financière et d'impact (seuil 2,5/4) basée sur des sources internes et externes. Les opportunités sont traduites en impacts financiers, influençant les budgets, les plans d'investissement et la stratégie (ex. : décarbonation), avec un suivi annuel via le reporting CSRD.

L'entreprise intègre les opportunités de durabilité dans son pilotage stratégique et opérationnel en structurant des démarches, des programmes et aussi son organisation pour saisir ces opportunités. Les opportunités identifiées dans l'analyse de la double matérialité correspondent ainsi à des champs d'action déjà investis par l'entreprise, pilotés à l'échelle du Groupe ou des sociétés concernées, et suivis régulièrement par les instances de gouvernance. C'est notamment le cas pour :

– Opportunité « Promotion de la recherche et des innovations pour contribuer à la mobilité de demain » : les démarches entreprises permettent d'inventer le système ferroviaire de demain, plus fiable, plus compétitif (coûts, énergies), et encore plus décarboné, pour développer la part modale du ferroviaire et offrir plus de mobilités dans les territoires. Ces démarches sont notamment portées par les équipes de la direction Technologies, Innovation et Projets Groupe, dont la directrice est membre du comité exécutif du Groupe en 2025 :

- Développement du train hybride, plus économe en énergie et moins émetteur de CO₂e grâce à ses batteries embarquées qui récupèrent l'énergie de freinage : la rame témoin « rétrofitée » (remplacement du moteur thermique par un moteur hybride) a également été testée en service commercial dans les autres Régions partenaires du projet.

- Développement des trains à hydrogène, avec une première mise en service commerciale prévue fin 2026 dans quatre régions (Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône Alpes et Grand Est)

- Redynamisation des petites lignes, en partenariat avec les acteurs publics et industriels : FLEXY (système rail-route pour les petites lignes), TELLi (alimenté par batteries, plus léger qu'un TER classique, fabriqué à partir de matériaux recyclables), DRAISY (projet de train léger pour offrir aux clients de nouveaux matériels moins capacitaires et complémentaires des TER actuels et du futur TELLi)

- Mobilisation des matériaux composites : plus légers et donc moins consommateurs d'électricité, aussi résistants qu'un matériau classique, ils permettent de concevoir des pièces complexes de grandes dimensions. L'enjeu est de les produire à grande échelle pour réduire les coûts de production.

– Opportunité « Développement des énergies renouvelables pour accroître notre indépendance énergétique » : à la suite d'études d'opportunités, la société SNCF Renouvelables, filiale de production d'électricité décarbonée, a été créée en 2023. Cette filiale, dont l'activité vise à couvrir 15 à 20% des besoins actuels des sociétés ferroviaires en électricité d'ici 2035, pilote le déploiement de ce projet stratégique pour le Groupe et mobilise les diverses expertises des autres sociétés du Groupe : SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Immobilier, équipes de la Recherche et Développement Groupe. Avec le soutien de la direction des

1 Informations générales – ESRS 2

Achats Groupe, plusieurs marchés ont déjà été mis en place pour les études techniques et l'achat de matériel. SNCF Renouvelables est présidée par le directeur général Exécutif de SNCF Réseau.

– Opportunité « Perfectionnement de l'expérience voyageurs » : ce sujet, qui constitue une exigence pour le Groupe, mobilise les équipes d'innovation et de recherche (diversification de l'offre, notamment pour la redynamisation des petites lignes), ainsi que les équipes Services et Marketing des activités de SNCF Voyageurs (services à bord) et de SNCF Gares & Connexions (services en gare).

– Opportunité « Développement de nouveaux business liés à l'économie circulaire » : le déploiement de l'économie circulaire au sein du Groupe est inscrit dans la stratégie RSE 2020-2030 et le Groupe s'organise pour industrialiser cette démarche et l'ancrer dans les pratiques Achats.

L'ensemble de ces sujets s'inscrit dans le cadre du plan stratégique du Groupe [cf. Rapport de gestion ; Activités et résultats du Groupe : les axes stratégiques du groupe SNCF pour 2023-2032].

1.5.1.4.1. Changement climatique - E1

Identification et analyse des impacts sur le changement climatique

Le Groupe réalise chaque année un bilan des émissions de GES directes et indirectes (Scopes 1,2, et émissions significatives du scope 3) de l'ensemble de ses activités dans le monde.

Ce suivi régulier des émissions permet au Groupe :

– D'identifier ses sources significatives d'émissions de GES actuelles et futures (y compris sur sa chaîne de valeur, et les émissions verrouillées.

– De prendre des objectifs ambitieux de réduction des émissions de GES compatibles avec une trajectoire 1.5° sur des horizons temporels définis (cible 2030)

– D'identifier les leviers de décarbonation à déployer, y compris ceux nécessitant des travaux de R&D. Les principaux leviers de décarbonation, pour les scopes 1&2, sont en lien avec les consommations d'énergie du Groupe : sobriété et efficacité énergétiques, changements de sources énergétiques vers des fluides décarbonés. Concernant le scope 3, le Groupe concentre ses efforts sur la décarbonation de ses achats, de ses activités numériques et du transport sous-traité de marchandises.

– De construire des trajectoires de décarbonation visant à tendre vers les objectifs de réduction de ses émissions de GES. Ces trajectoires quantifient la capacité de décarbonation de chaque levier, planifient les jalons temporels de déploiement de chaque levier, fixent des objectifs annuels de réduction des émissions, associent les Capex et Opex à chaque levier. Ces trajectoires de décarbonation sont ajustées régulièrement en fonction des résultats constatés à l'occasion du bilan annuel des GES.

Identification et analyse des risques physiques liés au climat

Vision globale et horizons temporels

Le Groupe a mené des analyses de vulnérabilité de ses activités en France comme à l'international. Elles ont été

réalisées sur la base de méthodologies reconnues et avec l'appui de prestataires disposant de l'expertise nécessaire.

Pour réaliser ces études, le Groupe :

– A choisi deux scénarios du GIEC : le RCP 4.5 (scénario d'émissions modérées) et le RCP 8.5 (scénario d'émissions élevées) en raison de leur alignement avec les données scientifiques et leur capacité à couvrir des risques et des incertitudes plausibles.

Les études utilisent des données climatiques géospatiales spécifiques aux localisations des actifs du groupe SNCF, ainsi que des données à l'échelle nationale et régionale.

Les contraintes des scénarios incluent la variabilité intrinsèque des modèles climatiques et les incertitudes associées aux projections à long terme.

Les études réalisées sur le périmètre géographique national intègrent désormais la trajectoire française de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC).

– A défini les horizons temporels couverts par les études, à savoir le court (2030), le moyen (2050), et le long terme (2100), permettant ainsi une vision prospective des effets du changement climatique sur les activités et actifs du Groupe, en prenant en considération la durée de vie de l'ensemble de ses actifs et activités y compris sur ceux ayant une durée de vie longue (supérieure à 50 ans).

A titre d'exemple, pour SNCF Réseau, les horizons temporels correspondent aux horizons de planification stratégique et aux plans d'allocation des fonds propres de l'entreprise. Il peut donc s'agir d'un horizon à 20 ans pour les télécoms, 30 ans pour les rails de LGV, ou la signalisation de type ERTMS, 60 ans pour les caténaires ou plus de 100 ans pour les ouvrages d'art, etc.

– A analysé l'impact sur ses actifs et activités des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus. Les analyses de vulnérabilité menées par le Groupe ont permis d'identifier les principaux aléas liés au changement climatique auxquels sont et pourront être exposés ses actifs et activités et ce, dans différentes zones géographiques, sur plusieurs horizons temporels et avec deux scénarios climatiques, dont un à émissions élevées.

La chaînes de valeur amont c'est à dire les impacts indirects liés aux fournisseurs qui peuvent inclure des matériaux ou pièces nécessaires à la maintenance et aux travaux, n'ont pas été inclus dans cette phase de l'analyse. Ce volet sera progressivement intégré dans les prochaines phases d'analyse. En 2025, la direction des achats Groupe a été sensibilisée et sa feuille de route est en cours d'élaboration.

Identification des aléas climatiques

Le groupe SNCF a identifié les aléas liés au changement climatique auxquels les actifs et activités du Groupe sont particulièrement exposés grâce aux diagnostics de vulnérabilité menés dans toutes les sociétés, en appliquant des méthodes reconnues, (méthodes CEREMA, méthode OCARA de Carbone 4). Les aléas repris dans ces analyses correspondent à minima à ceux cités dans la classification taxonomique européenne des risques liés au climat.

Exposition du groupe SNCF aux aléas climatiques

Aléas	Température	Vent	Eau	Masses solides
Chroniques	Modification des températures (air, eau douce, eau de mer) Stress thermique Variabilité des températures		Modification des régimes et types de précipitations (pluie, grêle, neige/glace) Élévation du niveau de la mer	
Aigus	Vague de chaleur Vague de froid / gel Feu de forêt	Cyclones, ouragans, typhons Tempêtes Tornade	Fortes précipitations (pluie, grêle, neige / glace) Inondations	Glissement de terrain

Cette identification a été menée sur plusieurs horizons temporels, de court, moyen et long terme.

Exposition aux aléas climatiques

Les diagnostics de vulnérabilité menés par les sociétés du groupe SNCF ont permis d'identifier le niveau d'exposition et de sensibilité de ses actifs et activités économiques aux aléas climatiques. Cette analyse a tenu compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée des aléas sur différents horizons temporels.

Les niveaux d'exposition ont été définis grâce aux scénarios climatiques envisagés (RCP 4.5, RCP 8.5 et TRACC pour la France) et aux coordonnées géospatiales des actifs et activités étudiées.

Les seuils de sensibilité physiques et fonctionnels des actifs et des activités ont été évalués en fonction de la typologie des équipements, matériaux, ouvrages, etc. les composant et de leur sensibilité intrinsèque aux aléas. Des études territoriales complémentaires continuent à être menées afin de qualifier plus précisément les niveaux de sensibilité en tenant compte de spécificités tels que l'âge des actifs et de données météo plus locales.

Scénarios de référence

Le groupe SNCF a évalué l'impact des aléas sur ses actifs et activités ainsi que leur niveau d'exposition et de sensibilité avec deux scénarios climatiques dont un scénario à émissions élevées :

- Le scénario RCP-4.5 qui est un scénario tendanciel « business as usual » où le niveau d'émissions correspond à celui des contributions déterminées au niveau national et où le rythme d'émissions ne subit pas de variations brutales majeures. Il peut donc être considéré comme le plus probable.
- Le scénario RCP-8.5 qui traduit l'échec des politiques d'atténuation et la continuité des tendances de consommation d'énergie primaire et de mix énergétique. Il s'agit donc d'un scénario à émissions élevées.

Pour ses activités en France, le Groupe utilise principalement la Trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), scénario de référence proposé par le ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires. Ce scénario fixe un cadre réaliste et prudent, en retenant l'hypothèse d'un réchauffement moyen de +4°C en France à l'horizon de la fin de siècle, valeur intermédiaire entre les trajectoires des deux scénarios du GIEC mentionnés ci-dessus.

Le principe de la démarche est d'analyser, sur la base du ou des scénarios choisis l'étendue des phénomènes et de croiser ces éléments avec la localisation des actifs et activités du Groupe.

En utilisant ces scénarios contrastés, le groupe SNCF peut couvrir un éventail plausible de risques et d'incertitudes, ce qui est crucial pour élaborer des plans d'adaptation robustes et flexibles face à divers futurs possibles.

Identification et analyse des opportunités et risques de transition liés au climat

Vision globale

Le groupe SNCF a identifié des événements liés à la transition à court, moyen et long terme.

À la suite de la signature de l'accord de Paris et à la révision de la SNBC, le groupe SNCF a travaillé à l'élaboration d'objectifs de réduction de ses émissions de GES alignés avec une trajectoire 2°C. En 2019, l'initiative SBT a validé ces objectifs sur le périmètre des activités ferroviaires du Groupe en France.

En 2020, le Groupe a actualisé ses objectifs en les élargissant à toutes ses activités en France et en les alignant sur la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC). La SNBC est la feuille de route de la France pour réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) afin d'atteindre la neutralité carbone dès 2050. Depuis, le Groupe a continué à travailler à la révision de ses objectifs.

En 2024, l'initiative SBT a validé les « objectifs 1,5 °C » de Keolis et GEODIS sur les scopes 1 et 2 et avec une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

En 2025, Le Groupe a élaboré des objectifs alignés avec une trajectoire 1,5°C sur les scopes 1 et 2 (Approche de contraction absolue, ACA) et avec une trajectoire WB2°C sur le scope 3, pour l'ensemble de ses activités dans le monde. Ces objectifs ont été validés par SBTi en juillet 2025.

Ces différents exercices, associés à l'évolution du prix des énergies à laquelle le Groupe a été confronté en 2021-2022 ont contribué à l'identification des événements liés à la transition de court, moyen et long terme, à savoir :

- Évolution des politiques publiques et législation : le Groupe suit les évolutions réglementaires en France et en Europe. Le groupe SNCF a également contribué aux phases préparatoires de révision de la stratégie nationale bas carbone, de la programmation pluriannuelle de l'énergie et du plan national d'adaptation au changement climatique.
- Remplacement des engins et équipements thermiques par des solutions à faibles émissions : le Groupe a identifié ses parcs de matériels roulants non compatibles avec une transition vers une économie bas carbone. Des solutions décarbonées sont en cours de préparation pour les remplacer au moment de leur fin de vie, en accord, le cas échéant avec les AOM.
- Coûts de la transition vers des technologies à faibles émissions : en lien avec les constructeurs, le Groupe élabore des projections sur les coûts de mise en place et d'exploitation des engins décarbonés. Cela peut nécessiter la mise en place d'une nouvelle filière industrielle, comme pour l'hydrogène, dont les coûts sont non connus actuellement.
- Augmentation du prix des matières premières : la direction des Achats et la direction de l'Energie surveillent étroitement les évolutions du prix de l'énergie.
- Modification du comportement des clients, suivie grâce à l'expertise des sociétés du Groupe.

1 Informations générales – ESRS 2

Identification des événements liés à la transition

Le groupe SNCF a analysé l'exposition de ses actifs et ses activités à ces événements : le Groupe y est soumis à court, moyen et long terme. Il en tient compte dans son plan de transition :

- En contribuant, quand c'est possible, aux travaux des États visant à faire évoluer les politiques publiques en matière de décarbonation des secteurs du transport et du bâtiment.
- En développant, avec les constructeurs de matériel roulants, des solutions moins émettrices de GES notamment :
 - Recours aux biocarburants pour les trains et les modes routiers thermiques
 - Rénovation des trains à batteries rechargeables ou des trains hybrides
 - Innovation dans les matériels roulants (trains à hydrogène)
- En rénover le parc immobilier du Groupe : avec une attention particulière au réemploi et à l'écoconception, et avec un changement de sources énergétiques vers des sources d'énergies décarbonées, équipement photovoltaïque,
- En identifiant les ressources financières à mobiliser pour financer la transition et la capacité de chaque acteur de la mobilité à les assumer. En effet toutes les ressources financières nécessaires à la transition ne sont pas à la main du Groupe. Certaines vont devoir être assumées par ses clients : renouvellement des parcs engins de TER et Keolis avec des technologies à faibles émissions, souvent coûteuses et parfois inexistantes à la charge des AOM.
- En anticipant les augmentations et fluctuations du prix des matières premières, en particulier de l'énergie et en sécurisant leur approvisionnement
- En étant attentif à l'évolution des besoins et comportements des clients finaux.

Exposition des actifs et activités du Groupe aux événements liés à la transition

Le groupe SNCF a évalué l'exposition de ses actifs et ses activités économiques et leur sensibilité aux événements liés à la transition, en tenant compte de la probabilité, de l'ampleur et de la durée de ces événements, selon la méthode adoptée pour l'analyse de double matérialité [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts, risques et opportunités des activités du Groupe, en 2024].

Scénarios de référence

Le groupe SNCF a étayé l'identification des événements liés à la transition ainsi que l'évaluation de l'exposition en s'adossant au scénario Zéro Emission Nette de l'Agence Internationale de l'Energie (AIE).

Éventuelles incompatibilités des actifs et activités du Groupe avec une transition vers une économie neutre pour le climat

Après analyse, les seuls actifs actuellement incompatibles avec une transition vers une économie neutre pour le climat concernent :

- Les matériels thermiques TER. La décision de renouvellement de ces matériels relève des Autorités organisatrices de la Mobilité, propriétaires de ces matériels.
- Les matériels roulants Keolis, dont le renouvellement dépend également de la décision des AOM.
- Les matériels thermiques de Rail Logistics Europe. Ces matériels thermiques, indispensables à la réalisation de certains flux seront progressivement remplacés par des matériels moins émetteurs.
- Les flottes de véhicules thermiques de GEODIS qui sont remplacés par des matériels moins émissifs à l'occasion du

renouvellement des parcs et en fonction des technologies disponibles sur le marché.

Le plan de transition du groupe SNCF prévoit un renouvellement progressif de ces parcs thermiques avec des matériels décarbonés avant 2050.

Cohérence entre les scénarios de référence et les hypothèses en matière de climat formulées dans les états financiers

Les scénarios climatiques utilisés par le Groupe ont encadré l'analyse des risques de transition et des risques physiques auxquels ses actifs et activités pouvaient être confrontés. Ils ont permis d'évaluer l'ampleur des efforts à fournir tant en matière de décarbonation que d'adaptation au changement climatique.

Le scénario Zéro Emission Nette de l'AIE a aidé à identifier les priorités à mettre en place pour atteindre les objectifs de décarbonation du Groupe : amélioration de la sobriété et de l'efficacité énergétique, électrification des usages, recours aux énergies renouvelables, etc. L'analyse a pris en compte des hypothèses d'évolution du prix et des conditions d'approvisionnement en énergie ainsi que des prévisions d'évolution de l'activité du Groupe.

Cette analyse a permis d'identifier les Capex et Opex nécessaires à la transition vers une économie bas carbone qui ont été inscrits dans le plan stratégique 2023-2032 du Groupe.

Ces éléments du plan stratégique sont eux-mêmes intégrés dans les flux de trésorerie prévisionnels utilisés pour calculer les valeurs économiques des actifs des différentes UGT dans le cadre des tests de valeur réalisés en application de la norme IAS 36. L'ensemble des liens entre enjeux de durabilité et leurs impacts sur les états financiers est détaillé dans la note « Informations liées au rapport de durabilité » de l'annexe des comptes consolidés.

En matière d'adaptation, les scénarios utilisés et les chiffrages en CAPEX et OPEX sont décrits en E1-SBM3.

1.5.1.4.2. Pollution – E2

Évaluation des activités

Keolis et GEODIS ont mené leurs analyses de double matérialité et ont identifié la pollution de l'air comme un enjeu matériel majeur, tant par son impact financier que par son impact environnemental et social.

Les impacts, risques et opportunités liés à la pollution de l'air ont été identifiés comme suit.

Impacts négatifs

Des polluants atmosphériques (Nox, particules fines, et SOx pour GEODIS) sont émis au sein de la chaîne de valeur (flotte en propre et flotte des sous-traitants, compagnies aériennes et transporteurs maritimes), contribuant à la dégradation de la qualité de l'air.

Ces polluants atmosphériques ont des effets néfastes sur la santé humaine, la faune et la flore. Ils ont des impacts sur l'environnement et la santé humaine en cas d'accident majeur (incendie, explosion) générant des pollutions toxiques.

Risques

Risques réglementaires : durcissement des obligations liées à l'accès aux zones à faibles émissions (ZFE) susceptibles d'impacter le transport et la livraison des marchandises dans les grandes agglomérations.

Risques financiers : perte de chiffre d'affaires, augmentation des coûts d'adaptation des flottes. Exclusion de certains appels d'offres.

Risque de réputation : dégradation de l'image du Groupe auprès des clients et salariés.

Risques santé et sécurité : impact sur la santé des salariés et de la société civile.

Le groupe SNCF adhère à la norme ISO 14001 pour le management de l'environnement. Cette norme internationale spécifie les exigences relatives à un système de management environnemental permettant à l'entreprise d'améliorer sa performance environnementale. Cette norme est directement applicable pour les entités présentant des risques de pollution (sites industriels).

La norme ISO 14001 aide le Groupe à identifier, gérer et réduire ses impacts environnementaux de manière systématique et continue. Cette analyse structurée des pollutions susceptibles d'être générées par nos activités industrielles a alimenté l'évaluation des risques de pollution réalisée dans le cadre de l'analyse de double matérialité et a conduit au caractère non matériel de ces pollutions.

Consultation des parties prenantes

GEODIS a interrogé ses parties prenantes dans le cadre de son analyse de double matérialité en 2023, sur la base de grands enjeux pré-identifiés comme pouvant être matériels. Cette consultation a concerné les parties prenantes internes et externes du Groupe, parmi lesquelles les communautés locales. L'objectif était de prendre en compte les représentants des communautés résidant à proximité de sites logistiques GEODIS existants ou en développement. Ces parties prenantes ont été invitées à coter la matérialité des enjeux présentés.

Dans le cadre de son analyse de double matérialité, l'enjeu de la pollution atmosphérique est ressorti comme matériel pour Keolis. Les impacts identifiés proviennent notamment des différents modes de transports opérés par Keolis, soit :

- Les émissions polluantes émises par les véhicules à motorisation fossile
- Les émissions de particules fines liées à d'autres sources, telles que le freinage ou la climatisation des véhicules
- Les émissions au sein des réseaux de métros souterrains, où la concentration en particules fines est importante.

Il n'y a pas eu de consultation spécifique sur la pollution auprès des communautés affectées. En revanche l'analyse de double matérialité dans son ensemble s'est appuyée sur plusieurs dispositifs de consultation [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts des activités du Groupe en 2024 ; Consultation des parties prenantes affectées] parmi lesquels :

- L'analyse de matérialité simple à l'échelle du Groupe conduite en 2022
- La consultation du comité économique européen de Keolis fin 2023
- La consultation du comité consultatif des parties prenantes Groupe en 2024.

Conclusions de l'analyse de double matérialité

Le sujet de la pollution de l'air concerne de manière générale les activités de transport de GEODIS. La pollution atmosphérique (monoxyde de carbone, particules fines, etc.) est générée par la combustion de combustibles fossiles. Ces polluants atmosphériques ont un impact sur la pollution de l'air, affectant la santé humaine et la biodiversité.

La majorité des activités de transport de GEODIS (route, air, mer), opérées en propre ou via sa chaîne de valeur, repose sur des énergies fossiles et génère des émissions de polluants atmosphériques.

L'activité des sites GEODIS engendre comparativement une pollution atmosphérique limitée, les opérations consistant principalement en des activités d'entreposage, de groupage/dégroupage et de chargement et déchargement. Le chauffage est limité aux espaces le nécessitant pour le personnel et les marchandises et les engins de manutention sont très

largement électrifiés, ce qui limite le recours à la combustion d'énergie fossile.

L'ensemble des sites opérés par Keolis sont par définition concernés par les sujets de pollution atmosphérique, car ils opèrent tous des véhicules à motorisation diesel.

1.5.1.4.3. Ressources aquatiques et marines – E3 Évaluation des activités

Depuis la première politique de l'Eau SNCF (2015-2020), un recensement des installations et des consommations a été réalisé sur l'ensemble des sites des établissements SNCF. Lors du renouvellement de cette politique en 2025 pour la période 2025-2030, couvrant l'ensemble des enjeux de la gestion de l'eau (impacts physiques et chimiques de nos installations et procédés sur la ressource), les experts scientifiques et techniques Eau des différentes sociétés (exploitation, ingénieries) ont été mobilisés. En cohérence avec le plan gouvernemental Eau de 2023, dans un contexte de sécheresse accrue en France, un plan d'action spécifique et immédiat, dédié à la sobriété hydrique, a été déployé. Ce plan de sobriété mis en œuvre en 2023 sur le périmètre des sociétés ferroviaires, a permis d'identifier, selon une approche processus, les usages essentiels de l'eau nécessaire à la continuité de la production et du service en période de sécheresse, ainsi que les activités les plus consommatrices (nettoyage et maintenance du matériel roulant, nettoyage et entretien des établissements recevant du public, utilisation de la ressource pour rabattre la poussière sur les chantiers). Cet état des lieux a porté sur les activités propres de l'entreprise et celles réalisées par les prestataires, sans toutefois inclure les actifs et activités de la chaîne de valeur (fournisseurs et acteurs économiques intervenant en aval).

En 2024, dans le cadre de la préparation des engagements eau du Groupe 2025-2030, chaque société ferroviaire a établi un plan d'action pour préserver la ressource en eau, en quantité comme en qualité. Le groupe ferroviaire a intégré l'ensemble des données relatives à la gestion de l'eau, dans la réalisation de sa double matérialité (cartographie des installations, impacts des installations et activités sur la ressource, plan de continuité d'activité sécheresse, etc.).

Pour GEODIS et ses sous-traitants, l'eau est principalement utilisée pour les opérations de nettoyage des camions.

Pour Keolis, le principal poste de prélèvement est lié au lavage des véhicules opérés, avec des volumes globalement limités par rapport à d'autres secteurs d'activités fortement consommateurs (industrie lourde, agriculture). Par ailleurs, la plupart des sites opérés par Keolis sont équipés de machines de lavage.

Ainsi en 2024, l'analyse de double matérialité n'a pas conduit à identifier les IRO liés à la gestion de l'eau comme matériels. En 2025, la mise à jour de l'analyse a confirmé cette conclusion.

Consultation des parties prenantes

L'étude n'a pas intégré de consultation spécifique auprès des communautés affectées. Le processus de consultation des parties prenantes à ce sujet est celui mis en œuvre pour l'analyse de matérialité de manière générale [cf. Processus d'identification, d'évaluation et de priorisation et de surveillance des impacts, risques et opportunités des activités du Groupe en 2024 ; Consultation des parties prenantes affectées].

1.5.1.4.4. Biodiversité et écosystèmes – E4

Afin d'identifier et d'évaluer ses impacts réels et potentiels sur la biodiversité et les écosystèmes, sur ses propres sites comme au sein de sa chaîne de valeur, le groupe SNCF a mis en œuvre une démarche globale fondée sur les différentes typologies de patrimoines et d'activités plutôt que sur une analyse site par site, peu adaptée à l'ampleur de son patrimoine, notamment de son réseau ferroviaire. A ce stade,

1 Informations générales – ESRS 2

l'étude a porté uniquement sur les sociétés ferroviaires. Les étapes principales sont les suivantes :

- Identification de l'ensemble des interactions avec la biodiversité, en lien avec les patrimoines, les activités et la chaîne de valeur (production d'une « carte mentale »),
- Recensement des effets directs, négatifs et positifs, ainsi que des effets indirects sur la base de la contribution aux facteurs de pression définis par l'IPBES ;
- Priorisation des impacts directs majeurs ;
- Définition d'outils et d'indicateurs pour mesurer ces impacts.

Les patrimoines considérés couvrent le réseau ferroviaire (infrastructures et abords), les différents types de sites (gares, sites de maintenance, bâtiments tertiaires, etc.), et leurs abords, les autres dépendances (anciennes gares, friches, etc.) ainsi que le transport ferroviaire (trains).

Les effets indirects sur la biodiversité sont multiples. Les effets directs réels ou potentiels à traiter en priorité sont les suivants :

- Effets sur les habitats (perturbation, destruction, mais aussi préservation, diversification, etc.) liés à la maîtrise de la végétation ;
- Effets de fragmentation, principalement liés à l'infrastructure linéaire historique et aux circulations ;
- Rôle positif de refuge et de corridor écologique assuré par les dépendances vertes, en particulier les abords de l'infrastructure ferroviaire ;
- Pollution lumineuse liée aux sites.

Par ailleurs, pour les projets ferroviaires dont SNCF Réseau et Gares & Connexions assurent la maîtrise d'ouvrage, les enjeux environnementaux et leur sensibilité sont identifiés, puis les impacts potentiels sont évalués au cas par cas afin de déterminer les mesures à mettre en œuvre pour les éviter ou les réduire. Le cas échéant et en dernier recours, lorsque aucune autre solution n'est possible, les impacts résiduels les plus significatifs sont compensés. Cette démarche s'inscrit dans le cadre de l'évaluation environnementale dite ERC (Eviter, Réduire, Compenser) qui repose sur un dialogue nourri et itératif entre expertises environnementales et techniques. L'objectif est de retenir la solution technique la mieux intégrée dans son environnement et la plus sobre en impacts. Ces principes sont intégrés dans les référentiels de management de projet.

Identification et évaluation des dépendances à l'égard de la biodiversité, des écosystèmes et des services écosystémiques

Le groupe SNCF dépend fortement de la bonne santé des écosystèmes pour maintenir ses infrastructures et assurer ses opérations. Par exemple, les voies ferrées traversent des zones naturelles qui nécessitent une gestion durable pour éviter l'érosion et garantir la stabilité des sols. La préservation des milieux naturels contribue également à réduire l'impact des événements climatiques extrêmes.

Pour disposer d'une vision complète de ses dépendances, le groupe SNCF a mis en place une méthodologie d'identification couvrant ses sites opérationnels et sa chaîne de valeur. Cette analyse porte sur les interactions entre les activités des sociétés ferroviaires et les milieux dans lesquels elles opèrent sur le territoire, ainsi que sur leurs achats. Elle a permis de mettre en évidence plusieurs services écosystémiques dont le Groupe dépend.

Sur le périmètre de son scope 1, le Groupe a utilisé l'outil ENCORE (Exploring Natural Capital Opportunities, Risks and Exposure) pour identifier les dépendances associées à trois secteurs représentatifs de ses activités (construction, gestion immobilière et transport ferroviaire) parmi ceux disponibles dans ENCORE. Cet outil étant de portée mondiale, l'analyse a

été précisée avec la liste des services écosystémiques recensés par l'UICN pour la France.

Pour sa chaîne de valeur, le Groupe s'est appuyé sur l'outil Global Biodiversity Score en lien avec ENCORE.

Ces travaux ont permis d'identifier quatre services écosystémiques majeurs dont le Groupe dépend fortement : la formation et la protection des sols, la disponibilité en eau, la régulation climatique, et la protection contre les événements extrêmes.

Cette démarche est complétée par un travail sur l'évaluation des risques liés à la dégradation de ces services écosystémiques. Certains d'entre eux apparaissent déjà en dégradation, comme la régulation climatique ou la protection contre les événements extrêmes de type crues et inondations.

Identification et évaluation des risques de transition, des risques physiques et des opportunités liés à la biodiversité

Le Groupe évalue actuellement les risques de transition, les risques physiques et les opportunités liés à la biodiversité et aux écosystèmes à partir de ses dépendances aux services écosystémiques et de l'état de ces services en France.

Différents travaux ont été menés sur les opérations directes. Une première évaluation des risques associés aux dépendances identifiées a été réalisée, en tenant compte de l'état des services écosystémiques en France : le risque augmente lorsqu'un service écosystémique dont le Groupe dépend fortement se dégrade.

L'application de l'outil cartographique Biodiversity Risk Filter du WWF sur les sites du Groupe a permis d'étoffer les premiers travaux. Cet outil permet d'évaluer les risques opérationnels, réglementaires et réputationnels liés à la biodiversité. L'outil attribue à chaque site un score de risques en fonction de sa localisation, de son type d'activité et de son importance, croisé avec 33 indicateurs (stress hydrique, taux de déforestation, niveau de pollution, etc.). Il permet de classer les sites par niveau de risque, d'anticiper les conséquences de la dégradation des écosystèmes d'identifier des opportunités pour améliorer la résilience des activités du Groupe et de définir les sites à traiter en priorité. Cet outil présente toutefois des limites, car il repose sur des données scientifiques reconnues à l'échelle mondiale mais parfois incomplètes ou imprécises. Par exemple, la pression liée aux espèces exotiques envahissantes varie peu selon la localisation, car elle tient compte essentiellement de leur présence globale sur le territoire. Les résultats doivent donc être interprétés avec prudence, en tenant compte du contexte propre à chaque site. La compréhension fine des paramètres et résultats et une comparaison avec les informations locales restent nécessaires pour apprécier le niveau réel de risque.

Les premiers résultats, encore en cours d'appropriation, mettent en lumière certains sites situés dans le sud de la France. Les travaux en cours avec la démarche SBTN doivent permettre d'identifier les sites les plus exposés.

En matière d'opportunités, des réflexions sont en cours sur le potentiel de séquestration carbone de nos emprises et la renaturation.

À date le Groupe n'a pas de procédure pour tenir compte des risques systémiques (sur la société et sur le modèle d'affaires). Cependant, de manière opérationnelle SNCF Réseau est concerné par certains risques spécifiques liés à l'évolution de la biodiversité (dégradation de la santé des arbres) et met en place des programmes d'intervention adaptés permettant de limiter les risques sur la sécurité et la qualité du service ferroviaire.

Consultation des communautés affectées

Au regard des évaluations relatives à la durabilité des ressources biologiques et écosystèmes communs, le Groupe

n'a pas d'usage de ressources biologiques identifié comme impact matériel (analyse d'IRO).

À titre d'information, dans le cadre de ses activités, SNCF Réseau est amené à utiliser le bois comme ressource biologique pour produire des traverses. Si la majorité des traverses en bois sur les lignes les plus fortement circulées sont remplacées par des traverses en béton, la technologie ferroviaire nécessite de maintenir sous certaines installations particulières des traverses en bois qui présentent des caractéristiques mécaniques moins rigides que le béton.

SNCF Réseau utilise du bois de deux provenances distinctes au sein de filières certifiées qui prennent en compte les communautés locales :

Traverses en chêne de provenance française certifié PEFC ou FSC (40 000 m³ / an)

Traverses en bois exotique certifié FSC (4 000 m³ / an)

SNCF Réseau ne s'approvisionne qu'à travers des filières labellisées garantissant une gestion durable de la ressource ainsi qu'une prise en compte des communautés locales.

Proximité avec des zones sensibles sur le plan de la biodiversité

Pour les sites situés à l'intérieur ou à proximité de zones sensibles pour la biodiversité, l'infrastructure linéaire du Groupe est peu compatible avec la notion de site et n'est donc pas considérée ici. Il convient de rappeler que le réseau ferré national, long de 28 000 km, a été construit majoritairement il y a plus de 100 ans. Parfois la voie ferrée a elle-même contribué à créer des zones ou habitats sensibles (par exemple les tranchées rocheuses pour les voies en déblai pouvant être attractives pour la faune rupestre). SNCF Réseau ne dispose pas d'un décompte exhaustif des zones sensibles traversées, mais les zones les plus sensibles font l'objet d'une classification particulière au titre de la réglementation européenne ou française (Natura 2000, réserves naturelles, zones de protection du biotope.) et sont identifiées au cas par cas en amont des chantiers afin de cerner les enjeux spécifiques et de mettre en place les mesures d'atténuation adaptées.

Le cadastre vert a permis d'identifier les sites des sociétés ferroviaires (ateliers de maintenance, gares, etc.), qui sont situés dans ou à proximité de zones protégées. Ces résultats récents sont en cours de fiabilisation, notamment par croisement avec des informations de terrain. Ils feront ensuite l'objet d'une analyse coordonnée au niveau du Groupe SNCF pour alimenter les plans d'actions.

Nécessité de mise en œuvre de mesures d'atténuation

La mise en œuvre de mesures d'atténuation en matière de biodiversité, relève de SNCF Réseau, principale société concernée. Elle évalue les impacts de ses projets ferroviaires au cas par cas.

SNCF Réseau est soumis à plusieurs cadres réglementaires qui visent à protéger la biodiversité et l'environnement dans le cadre de ses activités. Ces textes législatifs et réglementaires imposent des obligations strictes en matière de conservation des espèces et des habitats naturels. La réglementation française décline notamment les directives européennes suivantes :

– Directive 2009/147/CE sur la conservation des oiseaux sauvages qui impose la protection des habitats des oiseaux européens, notamment via la désignation de zones de protection spéciales (ZPS).

– Directive 92/43/CEE sur la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages en Europe qui a pour objectif le maintien ou le rétablissement d'un état de conservation favorable des habitats naturels et des espèces de la faune et de la flore d'intérêt communautaire, en particulier sur les sites Natura 2000.

– Directive 2011/92/UE sur l'évaluation des impacts sur l'environnement (EIE), qui impose l'analyse des effets directs et indirects d'un projet notamment sur la biodiversité, l'eau, le sol, et le patrimoine culturel.

SNCF Réseau applique également la Norme de performance 6 de la Société financière internationale (IFC), relative à la conservation de la biodiversité et à la gestion durable des ressources naturelles vivantes. Cette norme impose des critères stricts pour la protection des habitats naturels et la maîtrise des impacts sur la biodiversité.

Ces directives sont transposées en droit français. SNCF Réseau est notamment soumis à la réglementation relative aux espèces protégées, en particulier à l'article L411-1 du Code de l'Environnement relatif à la protection des espèces faune et flore protégées).

Le respect de ces directives, normes, et réglementations conduit SNCF Réseau à limiter l'impact environnemental de ses projets et travaux par la mise en œuvre de mesures d'évitement et de réduction (démarche ERC).

La compensation s'applique à SNCF Réseau uniquement au cas par cas, lorsque les impacts résiduels de ses projets restent substantiels à l'issue de l'application des mesures d'évitement et de réduction (par exemple pour la création de lignes nouvelles). Dans ce cas les mesures compensatoires sont adaptées et proportionnées à la sensibilité des enjeux et à l'importance des impacts.

1.5.1.4.5. Économie circulaire – E5

Identification et d'analyse des impacts risques et opportunités matériels liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire

Pour évaluer l'importance des enjeux liés à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire, l'entreprise s'est inspirée des principes de l'approche LEAP (Locate, Evaluate, Assess, Prepare) développée par la Taskforce on Nature-related Financial Disclosures (TNFD) :

Étape 1 - Localisation des interfaces avec la nature (Locate)

La décomposition des différentes étapes de la chaîne de valeur de l'entreprise, pour chacune des trois activités principales (gestion d'actifs, transports de voyageurs, transport de marchandise et logistique) a permis de pré-identifier les activités présentant potentiellement un impact significatif sur la nature ou de fortes dépendances à celle-ci et de cartographier les matières premières structurantes utilisées ainsi que les déchets critiques.

– Étape « Développer, acquérir et maintenir les actifs et les infrastructures »

Activités à fort impact ou forte dépendance : maintenir et régénérer les installations du réseau ; développer le réseau et les gares ; gérer le foncier (dont maîtriser la végétation) et valoriser l'immobilier ; acquérir et maintenir le matériel roulant.

Matériaux ou produits utilisés en grande quantité par les sociétés ferroviaires : acier / fer et carbone (rail, matériel roulant, structure de bâtiment, pièces mécaniques) ; aluminium (structure du train, batteries, aménagement des voitures) ; cuivre (caténaire, câblage électrique divers type signalisation, télécom, trains) ; granulat (ballast, sous-couche) ; bois (traverses en bois, construction bâtiments, mobilier) ; béton / sable, granulat, ciment, eau (ouvrages d'art, traverses, bâtiment) ; caoutchouc (pièces mécaniques).

Produits finis ou semi-finis, utilisés en quantité plus faible mais indispensables à la production : matériel informatique ; batteries ; composants électroniques ; aimants ; métaux (cobalt, lithium, terres rares, zinc, nickel, argent, or, graphite).

Enjeux de circularité : allongement de la durée de vie et entretien (infrastructure et du matériel roulant) ; réparation

1 Informations générales – ESRS 2

(pièces réparables du matériel) ; réemploi (ballast, pièces techniques) ; réutilisation (traverses) ; utilisation de matières premières issues du recyclage (rail, TGV M).

– Étape « Réaliser la prestation de transport et logistique et prendre en charge tous les clients »

Activités à fort impact ou forte dépendance : assurer la prise en charge des voyageurs et des marchandises (énergie nécessaire à la circulation)

Enjeux de circularité : prestations de Reverse logistique (GEODIS)

– Étape « Gérer la fin de vie des actifs »

Activités à fort impact ou forte dépendance : gérer la fin de vie des matières et produits ; gérer les déchets dangereux et non dangereux.

Matières et ressources : produits de dépose de l'infrastructure ; train en fin de vie ; déconstruction et démolition de bâtiments ; matériel informatique obsolète.

Enjeux de circularité : prévention des déchets ; tri (produits, déchets) ; démantèlement (matériel roulant) ; préparation en vue du réemploi (ballast, traverse, matériel informatique...) ; réutilisation (traverse) ; recyclage (rail, cuivre, métaux, DMA, tenues image) ; valorisation énergétique (déchets)

Étape 2 - Évaluer les relations de dépendance et incidences (Evaluate)

Les impacts sur les matières premières, les ressources et les services écosystémiques d'une part, et les dépendances vis-à-vis des ressources et matières indispensables à l'activité du Groupe d'autre part, peuvent être synthétisées comme suit :

– Étape « Développer, acquérir et maintenir les actifs et les infrastructures » :

Impacts négatifs : fragmentation des habitats naturels et pièges à faune (patrimoine réseau) ; pression sur les écosystèmes (utilisation de matières premières non renouvelables) ; possible pression sur les droits humains (impact indirect selon les pays dans lesquels sont extraites les matières nécessaires) – risque qui ne peut être exclu [cf. Rapport de gestion ; Plan de vigilance].

Dépendances : disponibilité des ressources naturelles non renouvelables ; accessibilité prix des ressources et matières (volatilité des prix de l'énergie liée au contexte géopolitique) ; diversité et robustesse des fournisseurs capables de fournir le Groupe (cf. matériel roulant) ; stabilité du cadre normatif (cf. évolution des réglementations appelant une anticipation du Groupe, par exemple sur la pollution).

– Étape « Réaliser la prestation de transport et logistique et prendre en charge tous les clients »

Impacts négatifs : dégradation du milieu naturel ; production de déchets par les clients.

– Étape « Gérer la fin de vie des actifs »

Impacts négatifs : gestion des produits de dépose ou en fin de vie (pression sur l'environnement plus ou moins importante selon la solution mise en œuvre au regard de la hiérarchie des modes de traitement).

Dépendances : évolution du cadre réglementaire ; maturité des filières de traitement des produits en fin de vie.

Ainsi, les impacts positifs et négatifs, sont les suivants :

- Impact négatif : consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle ;
- Impact positif : préservation des écosystèmes.

Étape 3 - Analyser les risques et opportunités matériels (Assess)

Les risques et opportunités, intègrent :

– Les risques de transition (évolution de la réglementation sur l'utilisation de ressources non renouvelables ou la valorisation des déchets, transformation des pratiques circulaires sous l'effet de nouvelles technologies et de nouveaux procédés de production, sensibilité des clients et des investisseurs à l'évolution du modèle économique de l'entreprise)

– Les risques physiques (tension sur les approvisionnements, en particulier pour les ressources non renouvelables)

– Les opportunités (développement de pratiques plus sobres, favorables au réemploi et permettant d'allonger la durée de vie des ressources et outils de production et permettant in fine des économies - comme l'allongement de la durée de vie des matériels roulants -, développement de nouvelles filières industrielles).

Ainsi, les risques et opportunités, sont les suivants :

– Risques :

Non-prise en compte ou prise en compte insuffisante de la sobriété dans la gestion des ressources ;

Prise en compte insuffisante, des enjeux de circularité liés à l'approvisionnement en matières premières dans la chaîne de valeur amont ;

Prise en compte insuffisante des enjeux de circularité dans nos opérations et dans la chaîne de valeur aval ;

– Opportunités :

Intégration de la préservation des ressources et de la circularité dans les processus et pratiques sur l'ensemble de la chaîne de valeur ;

Développement de nouveaux modèles d'affaires liés à l'économie circulaire.

Étape 4 - Préparer et communiquer les résultats de l'évaluation de l'importance (Prepare)

Selon les méthodes et outils d'évaluation décrites ci-dessus (échelles de cotations adoptées, hypothèses fondées sur les données d'activité de l'entreprise notamment en matière de consommations et de emploi de matières, ainsi que sur les données de marchés relatives à l'évolution du prix des matières, etc.), la matérialité de la gestion des ressources et la circularité est portée par la matérialité des impacts sur l'environnement, les risques et opportunités n'étant pas considérés comme matériels. [cf. Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels– IRO-1].

Consultation des parties prenantes

Les communautés affectées par les questions de gestion des ressources et d'économie circulaire, sont principalement les suivantes :

– Les communautés présentes dans les zones d'extraction et de production des matières premières et matériaux utilisés pour les infrastructures et le matériel ferroviaire (notamment métaux, granulats, béton), au sein de la chaîne de valeur amont ;

– Les communautés situées à proximité des installations de traitement, de recyclage ou d'élimination des déchets, notamment en lien avec la fin de vie des infrastructures et du matériel roulant.

Les attentes des parties prenantes sur les ressources entrantes, sortantes et les déchets n'ont pas fait l'objet d'une consultation spécifiques mais ont été appréhendées via le dispositif général de consultation mis en œuvre pour l'analyse de double matérialité.

1.5.1.4.6. Conduite des affaires – G1

Le processus d'identification des impacts, risques et opportunités matériels du Groupe inclut les questions liées à la conduite des affaires. Les informations précisent les

critères pertinents, à savoir lieu, l'activité, le secteur et la structure de la transaction [cf. Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels – IRO-1].

1.5.2. Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par le rapport de durabilité - IRO-2

ESRS	Exigences de publication	Chapitre	Libellé des exigences de publication	PAGES
ESRS 2		1	INFORMATIONS GÉNÉRALES	
ESRS 2	BP-1	1.1	Base générale pour la préparation du rapport de durabilité	51
ESRS 2	BP-2	1.2	Publication d'informations relatives à des circonstances particulières	52
ESRS 2	GOV-1	1.3.1	Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance	55
ESRS 2	GOV-2	1.3.2	Informations transmises aux organes d'administration et enjeux de durabilité traités par ces organes	55
ESRS 2	GOV-3	1.3.3	Intégration des performances en matière de durabilité dans les mécanismes d'incitation	58
ESRS 2	GOV-4	1.3.4	Déclaration sur la vigilance raisonnable	59
ESRS 2	GOV-5	1.3.5	Gestion des risques et contrôles internes concernant l'information en matière de durabilité	60
ESRS 2	SBM-1	1.4.1	Stratégie, modèle économique et chaîne de valeur	60
ESRS 2	SBM-2	1.4.2	Intérêts et points de vue des parties prenantes	70
ESRS 2	SBM-3	1.4.3	Impacts, risques et opportunités matériels et leur lien avec la stratégie et le modèle économique	72
ESRS 2	IRO-1	1.5.1	Description du processus d'identification et d'évaluation des impacts, risques et opportunités matériels	88
ESRS 2	IRO-2	1.5.2	Exigences de publication au titre des ESRS couvertes par l'état de durabilité de l'entreprise	100
E1		2.2	CHANGEMENT CLIMATIQUE	
E1	E1-1	2.2.1	Plan de transition pour l'atténuation du changement climatique	111
E1	E1-2	2.2.2	Politiques liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	113
E1	E1-3	2.2.3	Actions et ressources en rapport avec les politiques en matière de changement climatique	116
E1	E1-4	2.2.4	Cibles liées à l'atténuation du changement climatique et à l'adaptation à celui-ci	129
E1	E1-5	2.2.5	Consommation d'énergie et mix énergétique	133
E1	E1-6	2.2.6	Émissions brutes de GES de scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES	135
E1	E1-7	2.2.7	Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone	138
E1	E1-8	2.2.8	Tarification interne du carbone	138
E2		2.3	POLLUTION	
E2	E2-1	2.3.1	Politiques en matière de pollution	139
E2	E2-2	2.3.2	Actions et ressources relatives à la pollution	140
E2	E2-3	2.3.3	Cibles en matière de pollution	140
E2	E2-4	2.3.4	Pollution de l'air, de l'eau et des sols	141
E4		2.4	BIODIVERSITÉ ET ÉCOSYSTÈMES	
E4	E4-1	2.4.1	Plan de transition et prise en considération de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique	141
E4	E4-2	2.4.2	Politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes	141
E4	E4-3	2.4.3	Actions et ressources liées à la biodiversité et aux écosystèmes	145
E4	E4-4	2.4.4	Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes	148
E4	E4-5	2.4.5	Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes	148
E5		2.5	UTILISATION DES RESSOURCES ET ÉCONOMIE CIRCULAIRE	
E5	E5-1	2.5.1	Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire	148
E5	E5-2	2.5.2	Actions et ressources relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	151
E5	E5-3	2.5.3	Cibles relatives à l'utilisation des ressources et à l'économie circulaire	157
E5	E5-4	2.5.4	Flux de ressources entrants	157
E5	E5-5	2.5.5	Flux de ressources sortants	159
S1		3.1	PERSONNEL DE L'ENTREPRISE	
S1	S1-1	3.1.1	Politiques concernant le personnel de l'entreprise	162
S1	S1-2	3.1.2	Processus de dialogue avec le personnel de l'entreprise et ses représentants au sujet des impacts	170
S1	S1-3	3.1.3	Processus de réparation des impacts négatifs et canaux permettant au personnel de l'entreprise de faire part de ses préoccupations	173
S1	S1-4	3.1.4	Actions concernant les impacts matériels sur le personnel de l'entreprise, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant le personnel de l'entreprise, et efficacité de ces actions	174

1 Informations générales – ESRS 2

ESRS	Exigences de publication	Chapitre	Libellé des exigences de publication	PAGES
S1	S1-5	3.1.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	189
S1	S1-6	3.1.6	Caractéristiques des salariés de l'entreprise	191
S1	S1-8	3.1.7	Couverture des négociations collectives et dialogue social	192
S1	S1-9	3.1.8	Indicateurs de diversité	192
S1	S1-10	3.1.9	Salaires décents	192
S1	S1-14	3.1.10	Indicateurs de santé et de sécurité	193
S1	S1-16	3.1.11	Indicateurs de rémunération (écart de rémunération et rémunération totale)	193
S1	S1-17	3.1.12	Cas, plaintes et incidents graves sur les droits humains	194
S2		3.2	TRAVAILLEURS DE LA CHAÎNE DE VALEUR	
S2	S2-1	3.2.1	Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur	194
S2	S2-2	3.2.2	Processus de dialogue avec les travailleurs de la chaîne de valeur au sujet des impacts	199
S2	S2-3	3.2.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux travailleurs de la chaîne de valeur de faire part de leurs préoccupations	200
S2	S2-4	3.2.4	Actions concernant les impacts matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, et efficacité de ces actions	201
S2	S2-5	3.2.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	205
S3		3.3	COMMUNAUTÉS AFFECTÉES	
S3	S3-1	3.3.1	Politiques relatives aux communautés affectées	205
S3	S3-2	3.3.2	Processus de dialogue avec les communautés affectées au sujet des impacts	208
S3	S3-3	3.3.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux communautés affectées de faire part de leurs préoccupations	209
S3	S3-4	3.3.4	Actions concernant les impacts matériels sur les communautés affectées, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les communautés affectées, et efficacité de ces actions	210
S3	S3-5	3.3.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, au développement des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	214
S4		3.4	CONSOMMATEURS ET UTILISATEURS FINAUX	
S4	S4-1	3.4.1	Politiques relatives aux consommateurs et aux utilisateurs finaux	214
S4	S4-2	3.4.2	Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux au sujet des impacts	219
S4	S4-3	3.4.3	Processus visant à remédier aux impacts négatifs et canaux permettant aux consommateurs et utilisateurs finaux de faire part de leurs préoccupations	221
S4	S4-4	3.4.4	Actions concernant les impacts matériels sur les consommateurs et utilisateurs finaux, approches visant à gérer les risques matériels et à saisir les opportunités matérielles concernant les consommateurs et utilisateurs finaux, et efficacité de ces actions	222
S4	S4-5	3.4.5	Cibles liées à la gestion des impacts négatifs matériels, à la promotion des impacts positifs et à la gestion des risques et opportunités matériels	230
G1		4.1	CONDUITE DES AFFAIRES	
G1	G1-1	4.1.1	Politiques en matière de conduite des affaires et culture d'entreprise	232
G1	G1-2	4.1.2	Gestion des relations avec les fournisseurs	236
G1	G1-3	4.1.3	Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin	239
G1	G1-4	4.1.4	Cas de corruption ou de versement de pots-de-vin	242
G1	G1-6	4.1.5	Pratiques en matière de paiement	243

La méthode n'a pas évolué depuis 2024. A l'issue de l'évaluation de chaque impact, risque et opportunité, la démarche suivante a été adoptée pour définir les informations matérielles à publier :

- Application d'un seuil de matérialité d'impact et financier tel que décrit plus haut, permettant de déterminer les impacts, risques et opportunités matériels, selon l'un ou l'autre des critères

- Élaboration d'une table de correspondance entre les IRO et les exigences de publication, pour identifier les points de données de la norme se rapportant spécifiquement à ces IRO, (exemple : exclusion des points de données se rapportant à la pollution des sols, sujet non matériel pour le Groupe)

- Intégration de règles complémentaires de publication pour s'assurer de prendre en compte l'ensemble des données exigées (ESRS 2)

- Exclusion des points de données ne répondant pas au critère de la « matérialité de l'information » (exemple : données non pertinentes au regard de l'activité de l'entreprise)

- Non-publication de données actuellement non disponibles au sein de l'entreprise ou confidentielles

Cette démarche a permis de définir les informations matérielles à publier.

2. Informations environnementales

2.1. Taxonomie environnementale

2.1.1. Synthèse et perspectives

La mise en œuvre du règlement taxonomie permet au groupe SNCF de traduire sous forme d'indicateurs financiers synthétiques une grande partie de l'effet de ses engagements de longue date en faveur d'un mode de transport faiblement émissif en CO₂eq.

Les engagements du groupe concernent à la fois la réduction des émissions résiduelles de CO₂eq (cf. partie 2.2.2.1 du rapport de durabilité E1), les incitations à faire préférer le train et le développement de l'offre de transport ferroviaire.

Pour l'exercice 2025, les KPI alignés et éligibles aux critères de la taxonomie sont les suivants

	2025			2024		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Activités alignées	54%	47%	35%	52%	37%	33%
Activités éligibles non alignées	30%	50%	56%	30%	57%	58%
Activités non éligibles	16%	3%	9%	18%	6%	8%

Le Chiffre d'affaires aligné, s'élève à 54%. Il correspond essentiellement au transport de voyageurs par train et bus et au transport de fret répondant aux critères du règlement taxonomie. Les CAPEX alignés, s'élevant à 47% correspondent essentiellement aux investissements réalisés sur le réseau ferroviaire électrifié, dans les gares et aux investissements sur le matériel de transport électrifié ou zéro émission.

Les indicateurs CA, CAPEX et OPEX alignés témoignent de la poursuite des politiques de transition et de différentes actions :

– Décarbonation des activités du groupe : -30% sur les activités de transport et -50% sur les activités immobilières à horizon 2030 par rapport à 2015.

– Investissements spécifiques à l'immobilier : construction ou rénovation labellisées HQE, poursuite de la souscription de baux sur des bâtiments répondant aux meilleures performances énergétiques, ainsi que mesures spécifiques comme les programmes de changement de chaudière et d'isolation thermique

– Déploiement d'un Système de Management Environnemental sur tous les établissements dédiés à l'infrastructure et documentation systématique des pratiques de management environnementale sur l'ensemble des chantiers de travaux

– Amélioration des politiques d'économie circulaire sur les filiales européennes et hors Europe,

D'autres actions engagées en lien avec cette stratégie comme la réduction des consommations d'énergie primaire et d'électricité, l'accroissement des achats d'énergie de sources renouvelables, l'usage de biocarburants ne sont cependant pas reprises dans les critères réglementaires d'alignement à la taxonomie environnementale, elles sont donc sans incidence sur le niveau des KPI alignés.

A ces éléments s'ajoutent les investissements réalisés sur le réseau non électrifié, qui bien qu'utiles à la décarbonation générale du secteur des transports et participant à la mobilité durable, ne rentrent pas dans les critères de la taxonomie.

2.1.2. Enjeux de la taxonomie pour le groupe SNCF

Le règlement Taxonomie UE 2020/852 du 18 juin 2020 complété par les actes délégués de mars 2021 et juin 2023 répond aux besoins des acteurs financiers, investisseurs et assureurs notamment, de disposer d'une information synthétique, standardisée et comparable sur les enjeux environnementaux des entreprises.

Dans le sillage de la Directive Omnibus, ce règlement a notamment¹ été amendé par l'acte délégué de juin 2025 conduisant à introduire un seuil de matérialité² de 10% dans l'analyse du périmètre éligible. L'acte délégué prévoit également une simplification des analyses sur le critère de prévention pollution ainsi qu'une évolution importante des tableaux de synthèse. Ces évolutions sont prises en compte pour la présente publication.

L'application du règlement taxonomie conduit à présenter des indicateurs clés de performance, CA, CAPEX et OPEX éligibles et alignés aux 6 objectifs environnementaux du règlement : CCM³ | Atténuation du changement climatique, CCA | Adaptation au changement climatique, WTR | Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines, CE | Transition vers une économie circulaire, PP | Prévention et réduction de la pollution et BIO | Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes.

Une activité est éligible si elle fait partie des activités référencées dans les textes du règlement. Elle peut contribuer aux objectifs du règlement, soit par sa performance propre, soit en permettant l'exercice d'autres activités durables (activité habilitante), soit en favorisant la transition vers une économie neutre en carbone (activité transitoire).

Une activité éligible sera alignée si elle respecte les trois critères définis dans les actes délégués :

- Contribution substantielle à l'un des six objectifs environnementaux,
- Absence de préjudice important sur les cinq autres objectifs
- Respect de garanties minimales.

2.1.3. Analyse de l'éligibilité du Groupe

L'analyse d'éligibilité a été déterminée par la mise en correspondance des entités de l'ensemble du Groupe SNCF et les secteurs d'activités décrits par le règlement taxonomie. Pour l'exercice 2025, les activités du groupe SNCF sont éligibles dans les proportions suivantes :

- Chiffre d'affaires : 84 % d'éligibilité
- CAPEX : 97 % d'éligibilité
- OPEX : 91 % d'éligibilité

2.1.3.1 Activités éligibles

Les activités du Groupe sont essentiellement éligibles à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Une part mineure d'entre elles est éligible aux objectifs d'économie circulaire, de prévention de la pollution et de prévention des ressources marines. Enfin, l'éligibilité à l'objectif d'adaptation

¹ Le règlement a également été complété des différentes précisions apportées via les FAQ de juin et décembre 2023, décembre 2022 et rapport de la PSF

² Cette exemption d'analyse prolonge celle qui avait été initialement prévue par le Règlement sur le périmètre des OPEX si inférieures à un seuil de 10%.

³ Acrostiches officiels des différents objectifs du règlement et qui seront repris tout au long de ce chapitre

2 Informations environnementales

au changement climatique est soit mineure, quand des actions dédiées à l'adaptation peuvent être identifiables, soit communes à l'objectif d'atténuation du changement climatique, les investissements de renouvellement incluant généralement des critères de résilience au changement climatique dans les cahiers des charges.

Le tableau ci-après résume les principales activités éligibles du groupe et leur distribution par KPI

Objectif	Code	Activité taxonomie	KPI	Activités SNCF correspondantes
CCM	6.1	Transport ferroviaire de passagers	CA, CAPEX et OPEX	Activités de SNCF Voyageurs
CCM	6.2	Transport ferroviaire de fret		Activités de Rail Logistics Europe
CCM	6.3	Transport routier de passagers		Activités de Keolis
CCM	6.4	Transport par cycles		Activités de Geodis
CCM	6.5	Transport par véhicules légers		Activités de Keolis et Geodis
CCM	6.14	Infrastructure de transport ferroviaire		Activités de Gares et connexions et SNCF Réseau
CCM	7.7	Acquisition et propriété de bâtiments		Activités de gestion immobilière
CE	5.4	Vente de matériel de seconde main	CA	Ventes de produits en fin de vie chez Voyageurs, Geodis, Réseau
CCM	6.6	Transport routier de fret	CA, CAPEX	Activités de Geodis

Les activités éligibles à l'objectif d'atténuation au changement climatique sont essentiellement constituées des activités de transport ferroviaire (SNCF Voyageurs, RLE), routier (KEOLIS, GEODIS) et de celles liées à l'infrastructure (SNCF Gares et connexions, SNCF Réseau)

L'éligibilité à l'objectif d'adaptation concerne les CAPEX et OPEX pour les activités adaptées. Elle est le plus souvent incorporée aux CAPEX et OPEX éligibles à l'atténuation au travers de spécifications techniques intégrant les contraintes de résilience au changement climatique soit sous la forme d'actions à faible impact financier (Peinture en blanc des toitures, adaptation des process de travail etc.) soit sous la forme de spécifications techniques incorporées dans les actions de renouvellement et de modernisation de l'infrastructure et du matériel roulant.

Enfin, l'analyse d'éligibilité aux quatre autres objectifs environnementaux a conduit à identifier quelques activités spécifiques ou des projets :

Économie circulaire : activités liées à la gestion de la fin de vie du matériel roulant (vente et démantèlement) sur la SA Voyageurs, aux activités du site de Niederolm⁴ de GEODIS ainsi que la vente de vieilles matières chez SNCF Réseau.

Prévention des ressources marines : activités liées au projet CEPIA de remise en état des canalisations d'eau.

Les investigations menées n'ont pas conduit à identifier d'activités éligibles aux objectifs de prévention de la pollution et de protection de la biodiversité.

Par ailleurs, et en application de l'acte délégué modificatif de juin 2025 donnant la possibilité d'exclure de l'analyse des activités inférieures à un seuil de 10%, les périmètres suivants n'ont pas été analysés car très peu significatifs pour l'activité du Groupe :

– Sur les CAPEX et OPEX : activité 6.4, transport par vélos réalisés essentiellement par KEOLIS et GEODIS

– Sur le Chiffre d'Affaires : activité 7.7, loyers facturés en dehors du périmètre du Groupe

– Sur l'ensemble des KPI : activité 6.11, transport maritime et côtier

2.1.3.2 Activités non éligibles

Les activités non éligibles du Groupe portent sur celles qui ne rentrent pas dans les définitions du Règlement :

- Activités de courtage du groupe GEODIS
- Activités réalisées sur les entités transverses du siège du Groupe (Corporate, centre de services partagés)
- Activités de certaines entités de KEOLIS, en particulier celles du périmètre EFFIA
- Redevances de concessions commerciales de l'activité de gestion de SNCF Gares & Connexions.

2.1.3.3 Évolution de l'éligibilité

Le Chiffre d'Affaires éligible augmente de 2 points en 2025 sous l'effet de la croissance importante des activités de transport de passagers chez SNCF Voyageurs et de la baisse d'activité de GEODIS. Cette croissance augmente la part des activités 6.1 CCM dans le Chiffre d'Affaires du Groupe. L'éligibilité est stable sur les CAPEX et les OPEX. L'éligibilité est majoritairement portée sur les activités de transport (6), et de manière peu significative sur les activités immobilières (7).

M€	2025			2024		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Total groupe	42 991	10 134	4 255	43 354	9 875	4 373
Objectifs climat	35 843	9 862	3 859	35 564	9 325	3 933
Autres objectifs	87	10	29	98	13	34
Total Éligibilité	35 930	9 872	3 888	35 662	9 338	3 967
%	84%	97%	91%	82%	95%	91%

2.1.4. L'alignement du groupe SNCF

Le chiffre d'affaires aligné aux critères du règlement de taxonomie environnementale s'élève à 54% du Chiffre d'Affaires du Groupe et les CAPEX alignés à 47%. Le tableau ci-après présente le récapitulatif des données sur les KPI 2025 et 2024. Les données complètes et détaillées par KPI et par activités figurent dans les tableaux réglementaires, version 2025 dans les annexes 5.1.2 à 5.1.5 du rapport de durabilité.

	2025			2024		
	CA	CAPEX	OPEX	CA	CAPEX	OPEX
Activités alignées	54%	47%	35%	52%	37%	33%
Activités éligibles non alignées	30%	50%	56%	30%	57%	58%
Activités non éligibles	16%	3%	9%	18%	6%	8%

2.1.4.1 Chiffre d'Affaires aligné

Le chiffre d'affaires aligné s'élève à 23 Mds€, il représente près de 54% des activités du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté par les activités 6.1 CCM Transport ferroviaire de passagers (42%), 6.14 CCM Infrastructures de transport ferroviaire (5 %), 6.3 CCM Transport urbain et suburbain de passagers (3%) et 6.2 CCM

⁴ Fermé en septembre 2025

Transport ferroviaire de fret (3 %), comme détaillé dans le tableau ci-après :

	Principales activités du Groupe	2025	2024
6.1 CCM	Transport ferroviaire à traction électrique (TGV, Intercités, TER, Transilien)	18 059 42%	17 564 41%
6.2 CCM	Transport de fret par locomotives électriques (Hexafret et R4L)	1 140 3%	1 198 3%
6.3 CCM	Transport par bus électrique (Keolis)	1 360 3%	1 795 4%
6.14 CCM	Redevances d'accès sur réseau électrifié	2 337 5%	2 070 5%
6.4 CCM	Tournées de vélos cargos et véhicules électriques légers et camions réalisées Geodis	1 0%	1 0%
6.5 CCM		2 0%	2 0%
6.6 CCM		1 0%	
3.19 CCM	Activités de maintenance et rénovations	41 0%	
5.4 CE	Vente de matériel roulant et matériel de voies en fin de vie	84 0%	88 0%
	Total Chiffre d'Affaires aligné	23 025 54%	22 717 52%
	Total Chiffre d'affaires Groupe	42 991	43 354

Le chiffre d'affaires figurant au pied du tableau s'élève à 42,9 Mds€, il correspond au chiffre d'affaires externe du Groupe figurant dans les comptes consolidés note 6.1 Chiffre d'affaires. Sa variation de -0,8% par rapport à 2024 est décrite dans la partie activités et résultats du groupe, note 4.2.3 principales évolutions.

L'analyse des différentes composantes des activités du Groupe montre que sur les seules activités ferroviaires, (SNCF Voyageurs, RLE, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions), le Chiffre d'Affaires aligné s'élève à 21,7 Mds€ soit 85% du chiffre d'affaires total.

Évolution du Chiffre d'Affaires aligné

Le Chiffre d'Affaires aligné progresse de 2 points par rapport à 2024. Ceci s'explique sous le double effet d'une croissance du chiffre d'affaires des activités de SNCF Voyageurs et de la baisse de celui des activités de GEODIS.

2.1.4.2 CAPEX alignés

Les CAPEX alignés ont été déterminés à partir des investissements du Groupe auxquels s'ajoutent les nouveaux droits d'utilisation issus des contrats de location en application de la norme IFRS 16. L'indicateur exclut les investissements associés à des contrats de concession comptabilisés en application de la norme IFRIC 12.

Pour le Groupe SNCF, engagé de longue date dans la mobilité durable, les CAPEX alignés correspondent soit à des opérations permettant de maintenir l'appareil de production en l'état (opération mi-vie sur le parc de matériel roulant, régénération du réseau ferroviaire etc.) soit d'opérer des transformations industrielles (acquisition de nouveaux types de matériel roulant, construction ou électrification de nouvelles voies). Parfois, les investissements de rénovation sont combinés à des transformations industrielles.

Les CAPEX alignés correspondent à des investissements issus de ce périmètre, et contribuant substantiellement à un objectif environnemental, sans préjudice important sur les autres objectifs environnementaux et en respectant des

garanties minimales, tel que décrit dans l'Article 3 du règlement Taxonomie.

Les CAPEX alignés s'élèvent à 4,72 Mds€ représentant 47 % de l'ensemble des investissements du groupe SNCF

Cet alignement est essentiellement porté par les activités 6.14 CCM Infrastructures de transport ferroviaire (33%) et 6.1 CCM Transport ferroviaire de passager (7%). Il est également porté par les activités 6.2 CCM Transport ferroviaire de fret (2 %), 6.3 CCM Transport routier de passagers (2 %) ainsi que sur différentes activités immobilières comme détaillé dans le tableau ci-après :

	Principaux CAPEX alignés du Groupe	2 025	2 024
CCM 6.1	Investissements sur de nouvelles rames électriques sur parc TGV et TGV du futur, projets de rénovation, opérations mi-vie et transformation de TGV, rames électriques Transilien, TER, voitures Corail, pose de compteurs d'énergie, projets ERTMS	737 7%	654 7%
CCM 6.2	Acquisition, locations, rénovation et opérations de maintenance mi-vie sur locomotives électriques et wagons du parc de matériel ferroviaire pour fret	187 2%	112 1%
CCM 6.3	Acquisitions et projets de modernisation du parc de bus électriques et hydrogène en France et à l'étranger	247 2%	97 1%
CCM 6.14	Régénération du réseau électrifié et projets intégrant un dispositif de management environnemental (SME, PAE, NRE) investissements en gares associés au respect des critères DNSH	3 372 33%	2 603 26%
CCM 7.2	Construction de nouveaux technicentres répondant aux critères HQE, rénovation de technicentres, installations d'amélioration de l'efficacité énergétique sur l'ensemble des SA du groupe (remplacement de chaudière, GTC etc) et CAPEX associés aux baux souscrits sur immeubles ayant un DPE A en 2025	46 0%	
CCM 7.7		76 1%	222 2%
CCM 7.x		30 0%	
	Total CAPEX alignés	4 719 47%	3 688 37%
	Total CAPEX Groupe	10 134	9 875

Le dénominateur des CAPEX de 10,13 Mds€ comprend :

–Les investissements sur les immobilisations corporelles et incorporelles, d'un total de 8 495 M€ comme mentionné dans les comptes consolidés « *Les flux d'investissement liés aux acquisitions d'immobilisations corporelles et incorporelles se décomposent comme suit : immobilisations incorporelles 343 M€, immobilisations corporelles 8061 M€ et intérêts d'emprunts capitalisés⁵ 91 M€* »

–Les droits d'utilisation⁶ comprenant 1 384 M€ au titre des nouveaux contrats et leur actualisation pour 146 M€, en application de la norme IFRS16 et concernant les contrats de location⁷, comme mentionné dans les comptes consolidés « *Les obligations locatives comptabilisées en contrepartie des droits d'utilisation présentent l'évolution suivante* » : nouveaux contrats 1 384M€ et autres variations⁸

–Les entrées de périmètre retraitées de l'écart d'acquisition, amortissements et dépréciations⁹ (108 M€)

⁵ Cf comptes consolidés Groupe, 7 actifs immobilisés, note 7.2.4 Investissements

⁶ Retraitements des locations en CAPEX en application de la norme IFRS16

⁷ Cf. comptes consolidés Groupe, 7 actifs immobilisés, note 7.2.3.2. obligations locatives / nouveaux contrats

⁸ Les variations de périmètre et autres variations incluent les actualisations de contrats de 146 M€

⁹ Les entrées de périmètre figurant au dénominateur des CAPEX correspondent aux variations de périmètre mentionnés dans les comptes consolidés

2 Informations environnementales

Ce cadrage constituant le dénominateur des CAPEX est repris dans le tableau ci-après :

M€	2025
1 - Investissements corporels et incorporels bruts	8 495
2 - Nouveaux droits d'utilisation (DU)	1 384
3 - Actualisation des contrats existants sur DU	147
4 - Entrées de périmètre	108
Total des CAPEX (dénominateur)	10 134

2.1.4.2.1. Financement par obligations durables et CAPEX ajustés

Les obligations durables émises en 2025 ont permis de financer 1,53 Md€ de CAPEX alignés, soit 15% du total des CAPEX.

Les CAPEX ajustés, correspondant aux CAPEX alignés ne pouvant être associés à un financement par obligations durables s'élèvent donc à 3,19 Mds€, soit 31% du total des CAPEX.

La réglementation impose également de déclarer le lien entre Chiffre d'Affaires et financement par obligations durables. Ce lien ne peut être réalisé de la même manière car le Chiffre d'Affaires ne peut être mis en lien calculatoire avec le financement. En revanche, et compte tenu de la temporalité du cycle d'investissement il peut être établi que le financement par obligations durables, via le fléchage vers des investissements alignés concourt directement à la réalisation d'un Chiffre d'Affaires durable tant dans le transport de passagers que de marchandises. Pour les mêmes motifs, il n'est pas possible d'établir un lien entre le financement par obligations durables et les OPEX.

2.1.4.2.2. Évolution des CAPEX alignés

Le taux d'alignement des CAPEX à 47% est en forte croissance comparé à 2024 (37%), cette croissance est essentiellement portée sur les activités 6.14 CCM et 6.1 CCM (+8%) :

- Le taux d'alignement sur l'activité 6.14 CCM passe de 26 à 33%. Cela s'explique par les effets conjugués du déploiement du SME et des pratiques de management environnemental sur le terrain ainsi qu'une reconnaissance plus fine des projets alignés,
- Le taux d'alignement sur l'activité 6.1 CCM progresse de 1% sous l'effet de la croissance des investissements de rénovation et modernisation du matériel roulant ferroviaire

2.1.4.2.3. CAPEX alternatif

La définition des CAPEX de l'article 8 du Règlement exclut de fait les investissements et location d'immobilisations traités selon la norme IFRIC 12 car relatifs à des contrats de concession.

Cette exclusion conduit à ne pas rendre compte d'un volume significatif d'activités du groupe qui concourent également à l'objectif d'atténuation du changement climatique. Ces activités concernent les contrats de concession entre le groupe et les autorités organisatrices de transport (Régions dont IDFM, etc.).

Dans le cadre de ces contrats, le groupe exploite et mène des opérations d'entretien et de rénovation de matériel de transport pour le compte des autorités organisatrices. Ce matériel de transport répond aux critères zéro émission et respecte les critères d'absence de préjudice important associés à l'objectif d'atténuation du changement climatique.

Dès lors, et pour rendre compte de cette activité le Groupe souhaite publier un indicateur alternatif de performance

regroupant à la fois les CAPEX alignés et les investissements portés par ces contrats de concession et répondant également aux critères de contribution substantielle et d'absence de préjudice important.

Les nouveaux actifs financiers de concession représentent un investissement de 2 548 M€, dont 2 100 M€ répondant aux critères de l'acte délégué sur l'atténuation du changement climatique. Associés aux CAPEX alignés, cet ensemble permet de déterminer un taux de CAPEX alternatif de 54% comme détaillé dans le tableau ci-après :

Actifs financiers de concession - CAPEX Alternatif respectant les critères de contribution substantielle et de l'absence de préjudice important

CAPEX respectant les critères sur actifs IFRIC 12	2 101
CAPEX alignés	4 719
Numérateur : CAPEX respectant CS et DNSH	6 820
Base CAPEX selon article 8 du règlement taxonomie	10 134
Total des actifs financiers de concession (IFRIC 12)	2 548
Dénominateur : base CAPEX élargie	12 682
% CAPEX alternatif	54%

2.1.4.3 OPEX alignés

Selon l'article 8, du règlement taxonomie, les OPEX correspondent aux charges associées à la maintenance des actifs. Ces charges peuvent également inclure des frais de recherche et développement. Cette analyse a conduit à rechercher les charges associées à cette définition. La typologie détaillée des comptes constituant les OPEX figure dans le volet méthodologie.

Les OPEX alignés représentent près de 35% de l'ensemble des OPEX du groupe SNCF.

Cet alignement est essentiellement porté sur les activités 6.14 CCM Infrastructures de transport ferroviaire (15%), 6.1 CCM Transport ferroviaire de passagers (13%), 6.3 CCM Transport urbain et interurbain de passagers (4%) et 6.2 CCM Transport ferroviaire de Fret (2%). Il est détaillé dans le tableau ci-après :

	Principaux OPEX alignés du Groupe	2 025	2 024
CCM 6.1	Opérations de maintenance du matériel roulant ferroviaire électrique	534 13%	537 10%
CCM 6.2		104 2%	104 3%
CCM 6.3	Opérations de maintenance des bus électriques et hydrogène	172 4%	186 5%
CCM/CCA 6.14	Opérations de maintenance courante sur les infrastructures (Réseau électrifié et gares) et associés à un Système de Management Environnemental, une notice de Respect de l'environnement ou une charte chantier vert	635 15%	577 12%
CE 2.6	Opérations de démantèlement du matériel roulant en fin de vie	29 1%	27 0%
	Total des OPEX Alignés	1 474 35%	1 431 33%
	Total sélection OPEX Groupe	4 255	4 373

Évolution des OPEX alignés

L'évolution des OPEX alignés suit dans l'ensemble la tendance des CAPEX alignés et s'explique par les mêmes facteurs :

- Poursuite et accentuation du déploiement des dispositifs de SME sur le périmètre de l'infrastructure
- Identification plus fine des catégories d'OPEX alignés : études sur les projets de rénovation du réseau électrifié,

documentation systématique des engagements RSE des marchés de travaux

2.1.5. Méthodologie

2.1.5.1 Chiffre d'affaires contribuant substantiellement

Le dénominateur pris en compte pour le chiffre d'affaires est celui du périmètre consolidé du Groupe.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Pour les activités 6.1 CCM et 6.2 CCM, l'analyse a porté sur les données associées à la part d'activité « dont les émissions directes de CO₂eq sont nulles » et celles utilisées par « un moteur conventionnel lorsqu'une telle infrastructure n'est pas disponible (bimodal) ». Ceci a conduit à détourner les activités de transport réalisées avec du matériel électrique et celles réalisées avec du matériel bi-mode (engin équipé de deux moteurs, l'un électrique, l'autre diesel).

Sur l'activité 6.3 CCM Transports urbains et suburbains, transports routiers de voyageurs, le détournement a été réalisé en identifiant l'énergie de traction utilisée dans les entités relevant de cette activité taxonomie (Électricité, Hydrogène, Diesel, Autres énergies), pour ne retenir que les entités dont les émissions de CO₂e sont nulles à l'échappement (Électricité, Hydrogène). La part de ces activités a été rapprochée de la base de données des km parcourus pour identifier la part contribuant substantiellement.

La contribution substantielle des activités 6.5 CCM et 6.4 CCM a été évaluée sur la base du nombre de tournées de vélos cargos et de véhicules électriques. L'identification a été réalisée à partir des données de production des entités concernées collectées via des questionnaires.

Pour l'activité 6.14 CCM, la contribution substantielle a été mesurée en isolant le chiffre d'affaires associé aux péages et redevances sur le réseau électrifié. Les données d'appui ont été les classifications UIC¹⁰ du réseau ferroviaire. Le chiffre d'affaires réalisé par l'activité SNCF Gares & Connexions a quant à lui été essentiellement déterminé à partir des péages facturés aux opérateurs ferroviaires.

Concernant l'objectif économie circulaire associé à l'activité 5.4 CE, la contribution a été identifiée en isolant le Chiffre d'Affaires associé à la vente de produits en fin de vie : matériel roulant et matériau de voie. Il a également été confirmé que ces ventes étaient bien associées à des contrats et ne nécessitaient pas l'emballage des produits.

Le tableau réglementaire sur le Chiffre d'Affaires aligné figure en annexe 5.1.3 du rapport de durabilité.

2.1.5.2 CAPEX contribuant substantiellement

Le dénominateur des CAPEX a été déterminé en réunissant les flux associés aux investissements traditionnels dits « en propriété » et ceux associés aux loyers qualifiables d'investissements (DU) en application de la norme IFRS16. Les flux associés aux investissements relatifs aux actifs financiers de concession (IFRIC 12) ont été exclus de ce périmètre à l'exclusion des travaux menés pour déterminer le CAPEX alternatif.

Pour le numérateur, l'analyse a été réalisée par activités éligibles, selon les critères définis dans les actes délégués.

Le détournement des investissements répondant aux critères de contribution substantielle a été mené comme suit :

– Activités 6.1 CCM, 6.2 CCM et 3.19 CCM: Investissements réalisés sur du matériel électrique et bi-mode.

– Activités 6.3 CCM: investissements réalisés sur des bus électrique ou hydrogène

– Activités 6.14 CCM: travaux de régénération du réseau électrifié en s'appuyant sur les catégories UIC

– Activités 6.5 CCM, 6.6 CCM, 3.6 CCM ainsi que activités immobilières 7.3 CCM, 7.4 CCM, 7.5 CCM, 7.6 CCM : identification des investissements au cas par cas, soit par collecte auprès des filiales ou identification dans les SI

– Activités 7.1 CCM et 7.2 CCM : analyse au cas par cas par confrontation des projets avec les critères de performance énergétique du règlement.

– Activités 7.7 CCM : identification via un rapprochement entre bases de données financières, les baux associés et vérification du respect des critères de performance énergétique.

Le tableau réglementaire sur les CAPEX alignés figure en annexe 5.1.4. du rapport de durabilité.

2.1.5.3 Opex contribuant substantiellement

Le dénominateur des OPEX de 4,3 Mds€ est issu d'un cadrage par les comptes de charges figurant dans la catégorie des autres achats et charges externes¹¹ dont ont été isolées celles associées à la maintenance et à la recherche et développement conformément à l'article 8 du règlement

Ce caractère composite en fait un indicateur moins explicite et peu signifiant par rapport au chiffre d'affaires ou au CAPEX.

La sélection de comptes associés aux OPEX s'est portée sur les catégories de charges suivantes :

– Entretien, maintenance et location de matériel roulant ferroviaire

– Entretien et maintenance sur biens immobiliers

– Entretien et maintenance sur le réseau ferroviaire

– Entretien et maintenance sur matériel de transport

– Études et recherche,

Et en neutralisant les éventuels flux de production immobilisée à partir des informations fournies par les SI spécifiques à chaque SA.

Pour le numérateur, l'analyse a conduit à détourner les flux d'OPEX associés aux critères définis par activité taxonomie. Ce détournement a été réalisé de manière additive quand les données financières associées permettaient une identification à la source. Quand cela n'était pas possible pour des raisons de traçabilité complète de l'information, un proxy lié aux effets d'induction les plus pertinents a été utilisé :

– Activités 6.1 CCM et 6.2 CCM : flux associés à la maintenance du matériel roulant électrique en appliquant une clé basée sur les volumes d'activités.

– Activité 6.3 CCM : OPEX réalisés sur les bus à motorisation électrique ou hydrogène, déterminés par clé km parcourus / km totaux

– Activités 6.14 CCM : identification des OPEX réalisés par type de voies maintenues en s'appuyant sur la catégorisation UIC, concernant SNCF Gares & Connexions, détournement réalisé à partir d'une clé basée sur les CAPEX alignés

¹⁰ Appellation sur les types de voies, de reconnaissance internationale dans le monde du chemin de fer

¹¹ Ceux-ci s'élèvent à 16 289 M€ pour le Groupe dont 7 143 M€ au titre des autres achats et charges externes dont est issue la sélection des OPEX servant de dénominateur

(chapitre comptes consolidés, partie performance de l'exercice, note 6.3.1. Achats et charges externes)

2 Informations environnementales

Le tableau réglementaire sur les OPEX alignés figure en annexe 5.1.5 du rapport de durabilité.

2.1.5.4 Analyse des critères d'absence de préjudice important

L'analyse de l'absence de préjudice important (DNSH) a reposé sur plusieurs travaux :

- Une analyse technique préalable permettant d'identifier les données qualitatives et quantitatives requises pour vérifier le respect des critères
- Une analyse complémentaire sur les critères à partir des données disponibles
- Une analyse thématique, à partir des retours de la FAQ pour identifier les cas de non-applicabilité des DNSH (cf. description par activité dans les textes). La FAQ 9 C/2023/267 de décembre 2022 portant sur l'Acte Délégué Climat a confirmé qu'une activité peut être qualifiée d'alignée sans respecter un critère spécifique qui ne lui serait pas applicable.

2.1.5.4.1. Analyse du respect du critère d'absence de préjudice important à l'adaptation au changement climatique

L'activité ferroviaire est par nature confrontée aux aléas climatiques. Les situations extrêmes sont bien connues et documentées par le Groupe depuis des dizaines d'années et traitées dans le cadre des plans de continuité d'activité (PCA) qui permettent d'assurer la poursuite du service en cas de survenance. L'enjeu de l'adaptation au changement climatique prolonge la sensibilité opérationnelle du Groupe à ce sujet. Elle s'appuie également sur les structures de gouvernance mises en place et les sollicitations de différentes instances gouvernementales DGTIM, DGEC et DG Trésor.

Identification et évaluation des risques

Le Groupe a analysé l'impact sur ses actifs et activités des aléas liés à la température, au vent, à l'eau et aux masses solides, qu'ils soient chroniques ou aigus. Les analyses de vulnérabilité menées par le Groupe ont permis d'identifier les principaux aléas liés au changement climatique auxquels sont et pourront être exposés ses actifs et activités et ce, dans différentes zones géographiques, sur plusieurs horizons temporels permettant ainsi de couvrir le cycle de vie de tous les actifs et activités du Groupe, y compris sur ceux ayant une durée de vie longue (> 50 ans).

Cette démarche s'inscrit dans le cadre du scénario climatique de référence fondé sur la TRACC (trajectoire de réchauffement de + 2°C d'ici 2030, + 2,7 °C d'ici 2050 et +4°C à horizon 2100) en France et sur les scénarios 4.5 et 8.5 du GIEC pour l'international, et des horizons temporels d'analyse standardisés : 2030 – 2050 – 2100.

Par ailleurs, un travail a été engagé par l'ensemble des SA pour suivre les coûts liés aux intempéries climatiques actuelles.

Les analyses de vulnérabilité et les principaux éléments de diagnostic figurent dans le rapport de durabilité, partie 2.2.2.2 Politique adaptation au changement climatique (E1)

– Solutions d'adaptation

L'analyse des risques a été complétée de l'identification et de l'évaluation des solutions d'adaptation en l'état actuel des connaissances. Ces solutions sont constituées de celles déjà mises en œuvre. D'autres de nature plus profonde seront à mettre en œuvre sur le long terme, au fur et à mesure du cycle naturel de renouvellement des actifs ou via le retrofit, le

redimensionnement des actifs voire des solutions de repli si la vitesse du changement climatique est plus rapide que le cycle de renouvellement.

La stratégie globale est en premier lieu de réaliser les investissements sans regret, à faible coûts et facile à mettre en œuvre dans le cadre des projets, et de nos processus d'exploitation et d'entretien/maintenance. Ils nous permettent de maîtriser au mieux la multiplication actuelle des intempéries en fréquence et en intensité.

– Solutions déjà mises en œuvre

Pour les activités de transport de voyageurs et de fret, les solutions incluent les tournées « chaleur », l'adaptation des pratiques d'exploitation¹², l'information voyageurs, l'avitaillement en eau, mesures en cas d'arrêt en pleine voie, conception plus résiliente des futures gares et locaux dédiés au personnel, rafraîchisseurs d'air sous toiture ou en passerelle dans les technicentres de maintenance.

Pour le matériel roulant, les solutions consistent à développer des solutions passives : peinture en blanc de la toiture, ajout d'isolants thermiques sur des équipements électriques en toiture, mise en place de films athermiques sur les vitrages qui limitent les flux de chaleur du rayonnement solaire, renforcement et fiabilisation des climatisations, études de l'impact des fortes chaleurs sur les équipements sensibles en particulier électroniques. Ces dispositions se complètent de celles prévenant les risques liés à l'eau.

Concernant l'infrastructure, les risques sont de différentes nature. Les risques liés aux masses solides sont anticipés en gérant de manière appropriée la végétation sur les abords des voies et à favoriser des solutions d'hydraulique douce et de végétalisation adaptée sur les parcelles riveraines pour limiter notamment les effets de ruissellement. Les risques liés à l'eau sont couverts par une démarche de sévérisation¹³ de la maintenance des ouvrages hydrauliques afin de garantir le fonctionnement nominal de ces dispositifs qui protègent l'infrastructure des inondations de toute nature.

Concernant les gares, un catalogue de solutions par type d'aléa a été instruit, telles que la végétalisation des parvis de gare, l'installation de brasseurs d'air et de toiles tendues pour prévenir les fortes chaleurs, mise en place de stores anti-chaleur dans les galeries commerciales exposées, mise en place de dispositif de rafraîchissement adiabatique d'appoint, renforcement des pompes de relevage.

Concernant l'immobilier, des études de vulnérabilité globale sur l'ensemble des actifs bâtis et fonciers ont été réalisées. L'intégration du risque climatique est systématisée pour les projets immobiliers supérieurs à 1 M€. Les plans d'actions s'établissent autour de trois types de solutions : ajustement de processus, investissements à la main des établissements, travaux lourds à financer. Une méthode de priorisation est en cours de construction sur l'ensemble du patrimoine propriétaire pour déterminer les sites à traiter en premier.

De manière transverse, la dimension humaine du changement climatique est également essentielle avec les conséquences croissantes et déjà observées pour les salariés (impacts physiques et psychiques, apparition de nouveaux

¹² Organisation des activités ainsi que fourniture de solutions pratiques pour le personnel : gourdes isothermes, brumisateurs, glacières, équipements individuels refroidissants (gilets/casquettes), installation des climatiseurs dans les espaces de repos, organisation de la distribution d'eau fraîche, etc.

¹³ Surveillance et travaux préventifs

risques professionnels, exposition variable selon le métier, l'âge et la zone géographique d'activité etc.) et l'entreprise l'intègre progressivement, en particulier s'agissant du risque relatif à la chaleur.

Toutes les filiales ont ainsi mis en place des processus (sensibilisation, analyse, veille, actions) et expérimentent notamment des équipements de protection individuels (EPI) adaptés pour les journées fortes chaleur. Un groupe de travail dédié, commun à toutes les entités du Groupe, associe la médecine du travail et les préventeurs.

– Solutions de plus long terme

A court et moyen termes, sont privilégiés les investissements sans regret, à faibles coûts et faciles à mettre en œuvre dans le cadre de nos projets et de nos processus d'exploitation et d'entretien/maintenance. Ils permettent de gérer la multiplication des situations perturbées par des événements dès aujourd'hui plus fréquents et plus intenses.

La gestion de l'adaptation à plus long terme repose d'abord par l'inclusion systématique de l'adaptation au changement climatique dans la conception des projets d'investissements, tant sur le périmètre de l'infrastructure, des gares, du matériel roulant ou des bâtiments. Elle permet d'anticiper les conditions climatiques futures et d'améliorer la robustesse des actifs futurs. Des travaux sont d'ailleurs en cours pour créer un label des projets résilients.

Les actions transformatrices impliquent des études, des retours d'expériences qu'il reste encore à mener avec l'amélioration globale de la connaissance et des financements spécifiques. Par exemple, un des objectifs sera de favoriser des solutions fondées sur la nature et celles allant dans le sens des économies de ressources en eau en particulier (création de bassins d'orage, récupération des eaux de pluie).

Des solutions lourdes telles que les injections dans les sols pour prévenir les retraits et gonflements d'argile (RGA), le rétrofit des actifs hors cadre du cycle normal de renouvellement, leur redimensionnement voire la reconstruction d'installations ou des solutions de repli sont à envisager à plus long terme.

D'autre part, la direction Technologies, Innovation & Projets Groupe (DTIPG) travaille sur la production de méthodologies et d'outils d'analyse de risque et d'aide à la décision ainsi que sur des solutions technologiques nouvelles. Des partenariats avec la filière industrielle sont et vont être signés pour trouver collectivement des solutions innovantes et économiquement raisonnables.

En outre, en 2025, SNCF a contribué à l'élaboration du 3ème PNACC (Plan national d'adaptation au changement climatique) en particulier la mesure 30 relative à la résilience des transports et des mobilités.

Fin 2025, des plans d'action détaillés, associés à une trajectoire financière prévisionnelle, ont été établis par toutes les sociétés du Groupe et ont été transmis à l'État (Ministère des transports, de la transition écologique et de l'économie et des Finances).

Les éléments résumés dans cette note :

- Identification et évaluation des risques selon les scénarii GIEC et des méthodologies éprouvées,
- Solutions d'adaptation déjà mises en œuvre
- Solutions d'adaptation de plus long terme

sont conformes aux attendus du critère d'absence de préjudice important sur l'adaptation au changement climatique. Ils

permettent de conclure que l'ensemble des activités du Groupe sont conformes aux critères décrits dans l'appendice A du règlement Taxonomie.

2.1.5.4.2. Analyse du respect des autres critères d'absence de préjudice important

Par défaut, l'ensemble des éléments précisés concerne l'objectif d'atténuation au changement climatique. Une précision au cas par cas est apportée quand l'analyse concerne d'autres objectifs. La vérification du respect des autres critères d'absence de préjudice important s'est appuyée sur les pratiques du Groupe et le respect des réglementations en vigueur.

DNSH liés à l'économie circulaire

– Référentiels du groupe (RA00274) sur les grands principes de gestion des déchets conformément à la hiérarchie des modes de traitement des déchets : éviter réemployer, recycler, valoriser énergétiquement et en dernier lieu éliminer

– Dispositif et suivi du taux de collecte et de réemploi du matériau de voies

– Engagements zéro déchet non orientés vers une filière de valorisation adaptée sur les chantiers de rénovation des gares

DNSH liés à la prévention des ressources marines, prévention de la pollution et respect de la biodiversité :

– Déploiement de système de management environnemental (SME) sur les infrapôles (entités de maintenance et rénovation de l'infrastructure ferroviaire) dont les exigences en matière de biodiversité, prévention de la pollution et en particulier la gestion des « Points Noirs Bruits », déchets et prévention des ressources marines sont décrites dans le référentiel RG033

– Pratiques de management environnemental sur les projets de rénovation de l'infrastructure ferroviaire : Chartes Chantier verts, Notices de respect de l'environnement en phase d'appel d'offres, Diagnostic environnemental en phase d'études, incluant notamment les études spécifiques sur les zones Natura 2000, Plan d'assurance environnement en phase réalisation

– Certification ISO 14001 des technicentres de maintenance du matériel roulant et les établissements industriels voies (EIV), qui permet de répondre aux différents critères d'absence de préjudices importants.

– En outre, des vérifications ad hoc ont été menées en circularisant les entités du Groupe pour s'assurer du respect des critères en vigueur sur les pneumatiques des véhicules identifiés comme contribuant substantiellement (véhicules routiers électriques et à hydrogène).

La simplification des analyses sur le DNSH pollution apportée par l'AD de juin 25 est sans incidence sur les investigations menées,

Ces dispositifs prolongent les actions déjà engagées par le Groupe et décrites de manière thématique dans le rapport de durabilité, parties E2 à E5 :

- Politique environnement,
- Politique de gestion des ressources en eau,
- Politique biodiversité à travers les engagements du Groupe avec Act4Nature,
- Politique économie circulaire

En outre, une analyse ad hoc a été menée concernant l'application des critères d'absence de préjudice important sur le Chiffre d'Affaires de l'activité 6.14 associé au réseau. Les

2 Informations environnementales

éléments apportés pour justifier du respect du critère circulation des trains sur le réseau linéaire ont été les suivants :

- Prévention des ressources marines validée par la réglementation et les pratiques associées à la préservation écologique des cours d'eau
- Protection de la biodiversité validée par le respect de l'interdiction du glyphosate depuis sa mise en œuvre en 2021 et remplacé par la mise en œuvre de mesures alternatives comme les trains désherbant.

Concernant l'objectif économie circulaire.

Pour l'activité 5.4, vente de produits en fin de vie, l'analyse a permis de confirmer que :

- L'activité n'implique pas la production de chaleur ou de froid
- L'activité ne conduit pas à fabriquer ou mettre sur le marché des substances visées à l'appendice C de l'acte délégué de juin 23 portant sur les 4 objectifs
- L'activité est sans enjeux sur la prévention des ressources marines

Pour l'activité 2.6 dépollution et démantèlement des produits en fin de vie, l'analyse a permis de confirmer que :

- L'activité est sans enjeux sur la prévention des ressources marines et la biodiversité
- L'activité est réalisée dans des centres équipés pour gérer en toute sécurité les travaux de dépollution et de démantèlement.

2.1.5.5 Respect de garanties minimales

L'analyse du critère des garanties minimales repose d'une part sur les dispositions de l'article 18 du règlement Taxonomie, et d'autre part sur les recommandations de la Plateforme pour la finance durable dans son Rapport final sur les garanties minimales du 11 octobre 2022 ainsi que sur la FAQ 2023/C 211/01 du 16 juin 2023 de la Commission Européenne. Les quatre thématiques suivantes ont été identifiées comme point d'analyse :

- Droits Humains
- Corruption
- Fiscalité
- Droit de la concurrence.

Pour ces quatre thèmes, le respect du critère repose sur la mise en place de diligences ou de processus spécifiques et l'absence de condamnation majeure.

2.1.5.5.1. Mise en place de diligences ou de processus spécifiques

Concernant les droits humains, le groupe SNCF s'est doté d'une politique Droits humains et publie un plan de vigilance, en conformité avec la loi n°2017-399 du 27 mars 2017.

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.

Ce plan comprend une cartographie des risques, des procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants ou fournisseurs, des actions adaptées d'atténuation des risques ou de prévention des atteintes

graves, des mécanismes d'alerte et de recueil des signalements en cas de risques, ainsi qu'un dispositif de suivi des mesures et d'évaluation de leur efficacité. Les étapes clés de ce plan permettent de couvrir les processus de diligence raisonnable en matière de droits humains. Ces dispositions sont largement décrites dans le chapitre Plan de vigilance du rapport annuel.

Concernant la lutte contre la corruption, le groupe SNCF a adopté un programme de prévention et de lutte contre la corruption, conformément aux exigences de la loi dite « Sapin II », et ce en prévention des risques juridiques, financiers et d'image de la corruption. Ce programme repose sur 3 piliers : engagement de l'instance dirigeante, cartographie des risques et gestion des risques. Il s'accompagne de la diffusion d'un Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption consultable sur le site sncf.com, de la diffusion d'un guide sur les conflits d'intérêt et de fiches pratiques ainsi que d'une obligation de formation pour les managers du groupe. Au sein du périmètre ferroviaire, un avenant au contrat de travail portant sur la déclaration de non- conflit d'intérêts a été diffusé pour signature par les cadres dirigeants et les cadres supérieurs.

Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de lutte contre la corruption figurent dans le Rapport de durabilité partie 4.1.1. Politique en matière de conduite des affaires et 4.1.3. Prévention et détection de la corruption et des pots de vin (ESRS G1).

En matière de fiscalité, le Groupe a mis en place des processus adaptés pour identifier, évaluer et contrôler tout risque fiscal afin de veiller à sécuriser l'ensemble de ses opérations. En cas de litige fiscal, la direction Fiscale du Groupe est saisie et accompagne l'entité concernée. En cas d'incertitude ou de complexité dont le degré peut présenter un risque fiscal, l'avis d'un conseil externe est sollicité, notamment en matière de fiscalité internationale. Les éléments plus détaillés sur ce point figurant dans le chapitre Gestion des risques et dispositifs de contrôle note Risques fiscaux.

En matière de droit de la concurrence, l'entreprise sensibilise ses employés à l'importance du respect de toutes les lois et réglementations applicables en matière de concurrence. Certaines entités du Groupe ont mis en place depuis 2019 un code de conduite pour une concurrence libre et loyale. A cela s'ajoute la mise à disposition d'un e-learning sur le respect du droit de la concurrence pour les équipes d'encadrement ainsi que la mise en place et diffusion depuis 2016 de la charte éthique comportant un volet spécifique au respect du droit de la concurrence.

Les éléments plus détaillés sur les mesures et process mis en place en matière de droit de la concurrence figurent dans le chapitre gestion des risques et dispositifs de contrôle, partie risques ferroviaires ainsi que dans le rapport de durabilité, partie 1. Informations générales et 4. Informations en matière de gouvernance (ESRS 1 & 2 et G1)

2.1.5.5.2. Absence de condamnations

Sur ces quatre thématiques, le Groupe n'a pas fait l'objet de condamnation de nature à remettre en cause le respect du critère.

Ces analyses sur les process et l'absence de condamnations permettent de conclure que les activités du Groupe respectent les critères de garanties minimales du Règlement taxonomie.

2.2. Changement climatique - E1

2.2.1. Plan de transition - E1-1

2.2.1.1 Cibles de réduction des émissions [ART66]

En 2024, SBTi a validé des objectifs court terme pour Keolis et GEODIS. En 2025, le groupe SNCF a franchi une nouvelle étape décisive dans sa stratégie climat en soumettant à la validation par Science Based Targets des objectifs de réduction de ses émissions de GES pour l'ensemble de ses activités dans le monde. Ces engagements ont été validés le 28 juillet 2025 par SBTi et sont compatibles avec une trajectoire 1,5°C sur les scopes 1 et 2 (Approche de contraction absolue, ACA) et avec une trajectoire WB2°C sur le scope 3.

Parallèlement, le Groupe continue à suivre les objectifs, pris en 2020, auprès de l'Agence de Participation de l'État sur le périmètre de ses activités en France, se conformant ainsi à ses obligations réglementaires. Ces objectifs de réduction des émissions issues des consommations d'énergie (scopes 1 et 2 en location-based) sur le territoire national sont conformes aux cibles sectorielles Transport et Bâtiment de la Stratégie nationale bas carbone (SNBC). La SNBC est la feuille de route permettant à la France de respecter l'Accord de Paris.

Le détail des cibles est décrit en E1-4.

Les objectifs pris auprès de SBTi couvrent un périmètre plus large que ceux pris auprès de l'APE : ensemble des émissions des scopes 1 et 2, périmètre géographique mondial et couverture du scope 3. Sur les scopes 1 et 2, ils sont également plus ambitieux. Sur le périmètre d'émissions couvert par les deux objectifs, les ambitions sont globalement cohérentes.

2.2.1.2 Leviers de décarbonation [ART66]

Le plan de transition du groupe SNCF est constitué de l'ensemble des leviers de décarbonation qu'il a identifié pour atteindre ses objectifs de réduction des émissions de GES à horizon 2030.

Initialement construit pour tenir les engagements pris auprès de l'APE sur le périmètre des activités du Groupe en France, ce plan de transition a évolué en 2025. Des travaux ont été menés pour identifier et intégrer les actions complémentaires à mettre en œuvre pour atteindre les nouvelles cibles sur le périmètre de ses activités dans le monde.

Leviers de décarbonation des scopes 1 & 2

Leviers des scopes 1 & 2	Secteur	Action
Sobriété & efficacité énergétique	Bâtiment	Gestion technique des bâtiments Rationalisation du parc immobilier Relamping des quais, bureaux, bâtiments Travaux de rénovation et isolation thermique
	Transport	Ecoconduite, éco-stationnement Efficacité des nouveaux matériels roulants Efficacité du matériel roulant existant
Changement de sources énergétiques	Bâtiment	Approvisionnement en électricité renouvelable Sorties des chaudières fioul Sorties des chaudières gaz
	Transport	Approvisionnement en électricité renouvelable Déploiement de biocarburant Électrification de la flotte de véhicules de service Électrification du matériel roulant

Ces leviers sont intégrés au plan stratégique 2023-2032.

Leviers du scope 3

Le groupe SNCF a également identifié des leviers supplémentaires portant sur le scope 3 :

- Décarbonation du transport sous-traité de marchandises
- Décarbonation des achats
- Décarbonation des activités numériques.

2.2.1.3 Investissements et financements [ART66]

Le groupe SNCF publie pour la deuxième année des informations financières sur son plan de transition. Ces informations ont été collectées par circularisation auprès des entités du Groupe et compilées par un processus spécifique, le Groupe ne disposant pas de référentiel de gestion adaptée à collecter les informations sous ce prisme. Ces données ont été combinées avec les données relatives aux CAPEX et OPEX contribuant à l'objectif d'atténuation du changement climatique du règlement de taxonomie environnementale.

La valorisation des actions menées en matière d'atténuation du changement climatique est liée à différentes catégories d'actions. La première d'entre elles est directement liée aux CAPEX et OPEX alignés à l'objectif d'atténuation du changement climatique décrit dans le règlement de taxonomie environnementale. Pour l'exercice 2025, ces CAPEX et OPEX alignés s'élèvent respectivement à 1,37 milliard d'euros et 0,8 milliard d'euros.

D'autres actions en lien avec l'atténuation du changement climatique sont menées sans correspondre aux critères du règlement taxonomie. Parmi celles-ci, figurent notamment l'utilisation du biocarburant, dont le coût est de l'ordre de 27 millions d'euros.

2 Informations environnementales

Quantification des investissements et des financements visant à soutenir la mise en œuvre du plan de transition

Groupe SNCF - 2025 (M€)	CAPEX	Dont CAPEX alignés	OPEX	Dont OPEX alignés
Sobriété et efficacité énergétique	1 088	1 088	638	638
Changement de sources énergétiques	280	278	198	198
TOTAL	1 368	1 366	836	836

L'ensemble des CAPEX et les OPEX alignés accompagnent le plan de transition. En effet, les investissements de régénération et de modernisation du réseau ainsi que les investissements sur le matériel roulant contribuent à la décarbonation des transports, en favorisant le report modal sur des modes décarbonés.

Concernant les exercices futurs, le Groupe poursuivra les actions déjà engagées et mettra en œuvre les plans d'action décrits en E1-3.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Enfin, en 2025, le groupe SNCF a assuré ses besoins de financements à moyen-long termes annuels pour 1,9 milliard d'euros. L'ensemble de ces financements a été réalisé via des obligations vertes, émises à taux fixe, protégeant la charge financière du Groupe contre la volatilité induite par le contexte d'incertitude. Ces financements alignés avec le plan de transition de l'entreprise sont dédiés aux actifs éligibles du périmètre infrastructure de SNCF Réseau et SNCF Voyageurs, et portent sur des projets de maîtrise d'ouvrage, de renouvellement de voies, signalisation, IFTE, matériel roulant, opérations de mi-vie.

2.2.1.4 Émissions de GES verrouillées [ART66]

Après analyse, les actifs actuellement incompatibles avec une transition vers une économie neutre pour le climat concernent :

– Des matériels dont la décision de renouvellement relève des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) à qui ces matériels appartiennent : matériels thermiques de TER matériels roulants de Keolis.

- Pour TER, les leviers de décarbonation qui ne relèvent pas des décisions d'investissements du groupe SNCF n'ont pas été intégrés au plan de transition actuel à horizon 2030. Ils font l'objet de travaux de R&D et d'échanges réguliers avec les AOM pour préparer le plan de transition post-2030.

- Pour Keolis, l'électrification du matériel est intégrée au plan de transition lorsque les décisions d'investissements sont planifiées par les AOM.

– Des matériels dont la décision de renouvellement dépend du groupe SNCF :

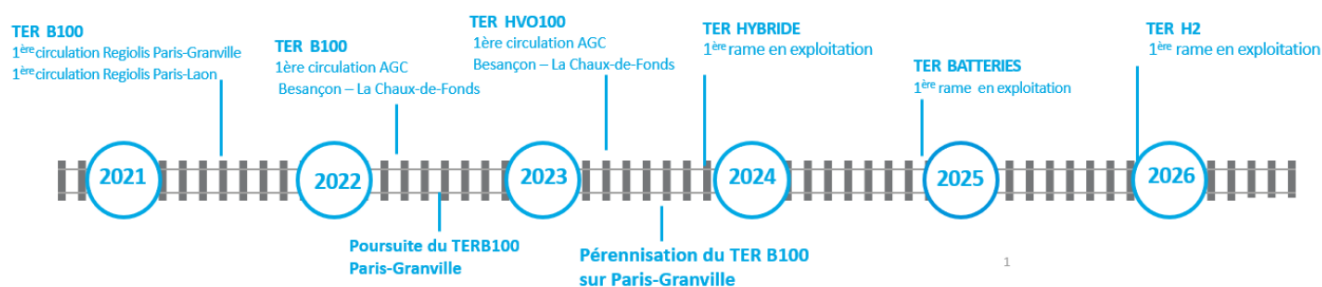
- Les matériels thermiques de RLE. Ces matériels thermiques, indispensables à la réalisation de certains flux, seront progressivement remplacés par des matériels moins émetteurs, après 2030. Ils ne sont pas compris dans le plan de transition.

- Les flottes de véhicules thermiques de GEODIS qui sont remplacés par des matériels moins émissifs à l'occasion du renouvellement des parcs et en fonction des technologies disponibles sur le marché. Les projections de renouvellement de ces parcs sont intégrées au plan de transition.

Le plan de transition est mis à jour annuellement pour tenir compte des nouvelles décisions d'investissement des parties prenantes, et s'assurer qu'il n'y a pas de remise en cause de la capacité du Groupe à respecter ses objectifs.

Le groupe SNCF travaille étroitement avec les AOM et œuvre pour un renouvellement progressif des parcs thermiques avec des matériels décarbonés. La technologie doit être disponible au moment de la décision du renouvellement des parcs d'engins thermiques.

La direction Technologies, innovation et projets Groupe développe avec Alstom des prototypes et des essais en circulation commerciale, et procède à des évaluations des coûts de la mise en place des nouveaux matériels : trains hybrides, train à batterie, trains hydrogène.



Trains hybrides

Il s'agit de rames existantes sur lesquelles la moitié de la motorisation thermique est remplacée par des batteries. L'objectif est de réduire de près de 30% la consommation énergétique. L'utilisation couplée avec un biocarburant (HVO, B100) peut constituer une opportunité pour améliorer la performance environnementale. Initiée fin 2023, la mise en exploitation commerciale expérimentale de la rame se poursuit sur l'ensemble des Régions impliquées dans le projet : Région Occitanie, Nouvelle-Aquitaine, Grand Est et Centre-Val de Loire. Sur la Région Occitanie, l'exploitation commerciale est prolongée jusqu'en 2027.

Trains à batterie

La transformation de rames bi-mode électrique-diesel en bi-mode batterie-caténaire permettra de récupérer de l'énergie de freinage et de rouler sur des voies électrifiées et non électrifiées grâce aux batteries d'une autonomie de 80 km. Cinq rames transformées circuleront en exploitation commerciale dans les Régions Auvergne-Rhône-Alpes, Sud, Occitanie, Nouvelle-Aquitaine et Hauts-de-France mi-2026.

Train hydrogène

C'est une autre solution pour des circulations bas carbone sur des lignes non électrifiées. Ce projet nécessite le déploiement d'un nouvel écosystème Hydrogène pour approvisionner les

trains. SNCF Voyageurs a officialisé la commande de 12 rames TER à hydrogène avec Alstom en avril 2021. Les premières circulations sont prévues en service commercial dans quatre Régions, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes et Grand Est début 2027.

Transport collectif léger

Le groupe SNCF développe avec les Régions et ses partenaires industriels et académiques des solutions complémentaires pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires ruraux et périurbains. Ces innovations partagent la même ambition : réduire les coûts d'infrastructure et d'exploitation pour augmenter la fréquence de passage des trains et offrir ainsi une alternative efficace à la voiture individuelle.

– TELLi : Train léger conçu pour les lignes de desserte fine, électrifiées ou non. Il allie infrastructure légère, batteries et modularité (150 places, vélos, micro-fret). Une rame laboratoire est testée en Nouvelle-Aquitaine depuis juin 2024, la mise en service commercial prévue en 2035.

– DRAISY : Train léger pour relancer les lignes peu fréquentées ou fermées, grâce au développement de solutions frugales pour réduire les coûts du matériel, de l'infrastructure et de l'exploitation. Mise en service commercial dès 2028.

– FLEXY : Navettes rail-route pour desservir les lignes rurales et périurbaines qui ne sont plus exploitées. Mise en service commercial en 2028.

Transport de marchandises

GEODIS travaille étroitement avec ses différents constructeurs pour développer, tester et mettre progressivement en service des matériels roulants bas carbone adaptés aux différentes activités. Ainsi, en 2025, GEODIS a initié un partenariat avec un de ses fournisseurs pour codévelopper deux modèles d'utilitaires légers 100% électriques adaptés à ses activités de messagerie en France et en Allemagne. Cette démarche est également appliquée aux camions poids lourds et, désormais, aux remorques frigorifiques équipés d'essieux à récupération d'énergie et de batteries pour alimenter les unités de réfrigération en remplacement du GNR ou du gazole routier.

La direction RSE de GEODIS mène une veille intensive pour suivre les innovations en lien avec la décarbonation du transport routier de marchandises : chaînes cinématiques et batteries plus performantes et durables, technologies de recharge statique et dynamique (Electric Road System).

2.2.1.5 Activités économiques liées aux activités fossiles

Le Groupe réalise des prestations de transport de matières fossiles, portées par les activités de transport ferroviaire et transport routier. Les recettes de ces activités représentent moins de 1 % du chiffre d'affaires total du Groupe. [Cf. SBM-1 ; Chiffre d'affaires lié aux combustibles fossiles].

Le transport de produits fossiles est réalisé sur du matériel spécialisé. Pour l'exercice 2025, les CAPEX réalisés sur ce type de matériel s'élève à environ treize millions d'euros.

2.2.1.6 Indices de référence « Accord de Paris »

Le groupe SNCF n'est pas exclu des indices de référence « Accord de Paris ».

2.2.1.7 Gouvernance du plan de transition [ART66]

Le plan de transition du groupe SNCF a été approuvé en comité des nominations, de la rémunération, de la gouvernance et de la RSE le 6 septembre 2023, puis par le conseil d'administration le 13 septembre 2023.

L'avancement de la trajectoire de décarbonation est suivi :

– Lors des revues d'activité des filiales deux fois par an : avancement du déploiement des leviers, éventuels ajustements de la performance attendue de chaque levier, revue budgétaire filiale par filiale

– En comité stratégique climat, réunissant les membres du comité exécutif Groupe, deux fois par an : revue des résultats consolidés à l'échelle du Groupe, validation des objectifs

– En CNRG & RSE et au conseil d'administration deux fois par an : avancement des trajectoires de décarbonation et confirmation du niveau d'ambition.

L'élaboration du plan stratégique Groupe 2023-2032 a confirmé la capacité du groupe SNCF à tenir ses engagements à horizon 2030 et à assurer la cohérence entre la trajectoire de décarbonation et la trajectoire financière. La trajectoire de décarbonation du Groupe a été construite en prenant en compte les hypothèses d'évolution d'activité du plan stratégique Groupe, qui vise une contribution au doublement de la part du ferroviaire d'ici 2040.

La validation par SBTi de nouveaux objectifs de décarbonation pour le Groupe en juillet 2025 a été entérinée par le comité exécutif Groupe du 8 septembre 2025. Elle implique une actualisation de la trajectoire de décarbonation. Les sociétés du Groupe ont présenté leurs premiers travaux en comité stratégique Climat le 8 septembre 2025. Ces travaux se poursuivent en 2026.

La capacité à déployer des offres bas carbone étant un critère différenciant sur les marchés sur lesquels le groupe SNCF opère, les données financières prévisionnelles associées à la mise en œuvre des leviers de décarbonation ne sont pas publiées.

Le groupe SNCF a réduit ses émissions de 4,23% sur les scopes 1 & 2 en France en 2025 par rapport à 2024.

À la suite de la mise en œuvre du plan de transition, la réduction des émissions de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et poste 3.3 dans le monde) constatée sur la période 2022-2025 est plus importante qu'attendue : - 348 ktCO₂e vs -115 ktCO₂e.

La description des progrès réalisés dans la mise en œuvre du plan de transition est détaillée en E1-4.

2.2.2. Politiques - E1-2

2.2.2.1 Politique Atténuation du changement climatique [ART66]

La politique d'atténuation du changement climatique concerne l'ensemble des activités du groupe SNCF dans le monde. Les objectifs de réduction des émissions de GES du Groupe couvrent les scopes 1, 2 et 3 et ont été validés par l'initiative SBT en juillet 2025. Les cibles sont décrites en E1-4.

Des travaux ont été lancés en 2025 pour intégrer toutes les activités du Groupe dans le monde au plan de transition. Ces travaux n'ont pas entraîné de révision de la politique d'atténuation du changement climatique du Groupe.

Scopes 1&2

Pour parvenir à ces objectifs, sur les scopes 1&2, le groupe SNCF s'appuie sur les leviers suivants :

- Sobriété et efficacité énergétique :
 - Réduction et maîtrise des consommations d'énergie pour ne consommer que l'énergie nécessaire
 - Amélioration de la performance énergétique des matériels roulants et équipements pour réduire la consommation d'énergie à service rendu égal

– Changement de sources énergétiques : remplacement d'équipements consommant des énergies fossiles par des équipements décarbonés (biocarburants, électrification des parcs de matériels et véhicules, remplacement des chaudières au fioul, etc.).

Scope 3

En complément, SBTi a également validé des objectifs de décarbonation sur certains postes du scope 3 du groupe SNCF.

Décarbonation des achats

Les sociétés ferroviaires en France (hors Hexafret et Technis) ont mis en place une politique de décarbonation des achats, avec pour objectifs en 2025 :

- 80% des fournisseurs des sociétés ferroviaires évalués avec un niveau de maturité carbone supérieur ou égal à intermédiaire
- 100% des marchés des sociétés ferroviaires attribués avec un critère carbone supérieur ou égal à 5 %, en sus de la note RSE.

Transport sous-traité de marchandises

GEODIS influence et accompagne ses sous-traitants pour favoriser la décarbonation et la transition énergétique du transport sous-traité de marchandises et ainsi tendre vers les objectifs du poste 3.4 : -25% sur les émissions de GES en 2030

par rapport à 2022, en valeur absolue pour le transport aérien et en intensité pour les autres modes de transport.

Décarbonation du numérique

Les sociétés ferroviaires portent une attention particulière à la réduction de leur bilan carbone numérique et mettent en œuvre un plan d'action visant à :

- Faire prendre conscience des impacts environnementaux du numérique
- Limiter le renouvellement des terminaux
- Favoriser des usages numériques écologiquement vertueux
- Promouvoir des data centers moins énergivores et moins émetteurs
- Piloter la réduction des impacts environnementaux.

Enjeux matériels

La politique Atténuation du changement climatique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact négatif	• Plan de transition climatique	• Sobriété et efficacité énergétique • Changement de sources énergétiques • Décarbonation du scope 3 : – Décarboner les activités de transport sous-traité de marchandises – Décarboner les achats – Décarboner les activités numériques
Gestion de l'énergie	Impact négatif		
	Risque		

Les impacts et risques matériels liés à la gestion de l'énergie sont traités dans la politique Atténuation du changement climatique du groupe SNCF.

2.2.2.2 Politique Adaptation au changement climatique

La politique Adaptation au changement climatique concerne l'ensemble du groupe SNCF dans le monde. Elle s'articule autour de trois axes :

- Améliorer la connaissance des impacts du changement climatique :
 - Identifier les vulnérabilités du Groupe au changement climatique et améliorer sa capacité de prévision et de production
 - Progresser dans la modélisation des impacts du changement climatique sur l'évolution de la demande de transport, des infrastructures, des matériels roulants et des bâtiments
 - Garantir la soutenabilité économique des activités du Groupe.
- Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités pour :
 - Assurer la continuité du service et réduire la vulnérabilité des actifs

- Améliorer la santé et la sécurité des salariés.
- Développer et déployer des solutions d'adaptation pour les actifs et les activités du Groupe : investir dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités, infrastructures et systèmes.

Fin 2024, une ébauche de plan d'action d'adaptation au changement climatique à l'échelle macro a été transmise par SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs à l'État français, ainsi que l'approche Groupe. Une version enrichie, intégrant la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC) et détaillant ces plans d'actions a été remise à l'État par chacune de ces sociétés début 2026. RLE, GEODIS et Keolis ont également élaboré des plans d'actions à l'échelle macro sur leur périmètre.

Le groupe SNCF a contribué à l'élaboration du 3ème Plan national d'adaptation au changement climatique, en particulier la mesure 30 relative à la résilience des transports et des mobilités.

La politique Adaptation au changement climatique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	• Améliorer la connaissance des impacts du changement climatique • Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités • Investir dans l'innovation et la recherche
	Risque	Événements climatiques chroniques impactant nos activités	
	Risque	Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation au changement climatique	

2.2.2.3 Politique Contribution à la décarbonation des transports

En complément du plan de transition, la politique Atténuation du changement climatique comporte deux volets additionnels :

– Augmentation de la part modale du ferroviaire

– Sensibilisation de la société.

La politique de contribution à la décarbonation des transports porte sur les impacts matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Stratégie d'atténuation du changement climatique	Impact positif	Grâce au report modal, contribution à la décarbonation des transports • Politiques liées à l'amélioration de la qualité de la production pour développer l'attractivité du ferroviaire • Politique RSE	• Régénérer et moderniser le réseau ferroviaire • Maintenir et renouveler le matériel roulant • Améliorer la performance du service (sécurité, régularité, services clients...) • Sensibiliser la société aux enjeux de la transition écologique

Avec 10% des voyageurs et marchandises transportés pour moins de 1% des émissions de CO₂e sur les 30% que représente le secteur des transports, le ferroviaire est un mode de transport bas carbone. Face à l'urgence climatique, le groupe SNCF favorise l'usage du train pour réduire l'empreinte carbone du secteur des transports avec des outils d'information et des démarches de sensibilisation. Un voyage en train en France réduit d'au moins de 70% à 90% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à la voiture et l'avion selon le type de trajet. Il en est de même lorsqu'une entreprise (B2B) achemine ses marchandises en train plutôt que par la route (près de 90% en moyenne en Europe – source CER).

La politique de contribution à la décarbonation des transports poursuit deux objectifs :

– Réduire l'empreinte carbone du secteur des transports et contribuer ainsi à l'atteinte des objectifs inscrits par la France dans sa stratégie nationale bas carbone

– Sensibiliser les clients à des solutions de mobilité respectueuses de l'environnement pour faciliter le choix des transports multimodaux bas carbone.

La politique concerne le grand public, les voyageurs (B2C), les chargeurs, les ONG. Elle vise à sensibiliser les parties prenantes du Groupe sur ces sujets.

2.2.2.4 Processus de surveillance

Les processus de surveillance des politiques Atténuation et Adaptation au changement climatique sont décrits en GOV-1.

2.2.2.5 Mise en œuvre des politiques

La directrice RSE du groupe SNCF est responsable de la mise en œuvre des politiques Atténuation et Adaptation au changement climatique. En 2025, elle est membre du comité exécutif Groupe et du comité stratégique climat. Elle rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

2.2.2.6 Normes et initiatives tierces [ART66]

La politique Atténuation du groupe SNCF s'inscrit :

– Dans une référence internationale, l'initiative Science Based Targets (SBTi)

– Dans une référence nationale, la Stratégie nationale bas carbone (SNBC), feuille de route française pour lutter contre le changement climatique.

Ces deux références guident les entreprises dans la définition d'une trajectoire de décarbonation alignée avec l'Accord de Paris.

Stratégie nationale bas carbone

À la suite de l'Accord de Paris, la France a mis à jour sa feuille de route pour lutter contre le changement climatique : la stratégie nationale bas carbone (SNBC), introduite par la Loi de Transition énergétique pour la croissance verte. La SNBC définit une trajectoire de réduction des émissions de gaz à effet de serre permettant d'atteindre la neutralité carbone en 2050. Elle fixe des objectifs à court et moyen termes (les budgets carbone) qui sont déclinés par secteurs d'activité et par gaz à effet de serre. Ainsi, les secteurs des transports, à l'exception de l'aérien domestique, et des bâtiments doivent avoir atteint une décarbonation complète en 2050.

La politique Atténuation est également en adéquation avec le guide national sur les principales méthodologies de construction par une entreprise d'une trajectoire de réduction de ses émissions de gaz à effet de serre cohérente avec les budgets carbone sectoriels. Ce guide a été validé par les ministres chargés de l'économie et de l'environnement et a été publié en novembre 2021 sur le site du ministère chargé de l'environnement.

Autres initiatives tierces

Le groupe SNCF adhère aux initiatives suivantes :

– Pacte mondial des Nations unies

– Pacte Paris Action Climat Biodiversité.

Le groupe SNCF est signataire des chartes suivantes :

– Charte d'engagement sobriété pour le bâtiment tertiaire

– Charte EcoWatt.

2.2.2.7 Parties prenantes [ART66]

Le groupe SNCF mène des échanges réguliers avec ses parties prenantes pour l'élaboration de ses politiques climatiques :

2 Informations environnementales

– Avec l'État français, notamment l'APE et la Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités (DGITM)

– Avec le comité des parties prenantes

– Avec les fournisseurs, pour construire la politique de décarbonation des achats

– Avec les Régions, pour planifier le renouvellement du matériel roulant

– Avec les ONG et think tanks.

2.2.2.8 Mise à disposition des politiques

Les politiques Atténuation et Adaptation au changement climatique sont publiées dans le rapport financier et de

durabilité du groupe SNCF, accessible publiquement en français et en anglais sur le site internet du groupe SNCF.

2.2.2.9 Domaines couverts

Les politiques Atténuation et Adaptation au changement climatique du groupe SNCF couvrent les domaines suivants :

– L'atténuation du changement climatique, dont

- L'efficacité énergétique, qui fait partie des leviers de décarbonation mis en œuvre par le Groupe
- Le déploiement des énergies renouvelables

– L'adaptation au changement climatique.

2.2.3. Actions et ressources - E1-3

2.2.3.1 Plan d'action Atténuation du changement climatique [ART66]

Le plan d'action atténuation du changement climatique a pour objectif d'atteindre les cibles de décarbonation à horizon 2030.

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
• Sobriété et efficacité énergétique • Changement de sources énergétiques • Décarbonation du scope 3 : - Décarboner les activités de transport sous-traité de marchandises - Décarboner les achats - Décarboner les activités numériques	 	 	 
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs  Keolis	 GEODIS  Rail Logistics Europe

Le plan d'action porte sur les opérations du groupe SNCF et sur la chaîne de valeur pour les actions relatives au scope 3. Il comprend les actions suivantes, présentées par levier de décarbonation :

Lever	Secteur	Actions	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Sobriété et efficacité énergétique	Bâtiment	Gestion technique des bâtiments		 	
		Rationalisation du parc immobilier			
		Relamping des quais, bureaux, bâtiments			
		Travaux de rénovation et isolation thermique			
	Transport	Écoconduite, éco-stationnement		 	 
		Efficacité des nouveaux matériels roulants			
		Efficacité du matériel roulant existant			
Changement de sources énergétiques	Bâtiment	Approvisionnement en électricité renouvelable			
		Sorties des chaudières fioul			
		Sorties des chaudières gaz			
	Transport	Approvisionnement en électricité renouvelable		 	
		Déploiement de biocarburant		 	 
		Électrification de la flotte de véhicules de service		 	
		Électrification du matériel roulant			

 SNCF Réseau
 SNCF Gares & Connexions
 SNCF Voyageurs
 Keolis
 GEODIS
 Rail Logistics Europe

Le déploiement du plan d'action est à la main de chaque société du Groupe. SNCF SA définit la structure du plan d'actions de chaque société, s'assure du niveau d'ambitions et suit l'avancement des différentes actions

Les CAPEX et OPEX associés sont repris en E1-1, Quantification des investissements et des financements visant à soutenir la mise en œuvre du plan de transition.

2.2.3.1.1. Levier Sobriété et efficacité énergétique

Écoconduite, Éco-stationnement

SNCF Voyageurs

Pour SNCF Voyageurs, l'écoconduite est une manière de conduire qui optimise l'utilisation de l'effort de traction en fonction du relief de la ligne et des contraintes d'exploitation pour limiter l'énergie utilisée. Elle permet d'économiser jusqu'à

10% d'énergie sur un trajet. L'outil « SIRIUS next » guide les conducteurs en indiquant en temps réel à quelle vitesse ils doivent rouler, où couper la traction, où reprendre l'accélération du train. Il optimise la consommation d'énergie tout en respectant l'objectif prioritaire de la régularité et de la ponctualité. Depuis 2024, 100% des conducteurs de la flotte voyageurs sont formés et équipés de l'outil sur leurs tablettes. Le déploiement et l'optimisation de l'outil se poursuit en 2025.

Depuis 2021, d'autres dispositifs sont déployés pour développer l'éco-stationnement et réduire la consommation d'énergie à l'arrêt du train sans nuire à la régularité :

- Coupure d'alimentation électrique ou arrêt des moteurs diesel dès que les trains sont à l'arrêt depuis plus de 30 minutes

- Développement de l'utilisation de modes économiques quand le maintien en service des trains est nécessaire lors des arrêts courts ou d'opération de maintenance et de nettoyage, comme la réduction du fonctionnement de la climatisation et du chauffage en ajustant les températures de consigne

- Fermeture temporisée automatique des portes et extinction de l'éclairage intérieur

- Branchement des trains TER diesel sur des prises électriques extérieures durant leur stationnement en gare ou en atelier, pour alimenter uniquement les besoins auxiliaires (climatisations et chauffage, éclairage).

Ces phases de stationnement peuvent représenter jusqu'à 20% de la consommation totale de certains trains. Les actions menées ont pour objectif de les réduire de 5 à 15% selon les activités.

SNCF Voyageurs a mis en place des démarches structurées d'animation managériale pour faire évoluer les organisations locales de travail (gestes métiers), afin de réduire la consommation d'énergie en stationnement.

L'écoconduite et l'éco-stationnement ont pour horizon 2026-2027, dates auxquelles les limites de ces actions seront atteintes, avec des gains limités au-delà. Ils sont mesurés grâce à un pilotage des consommations en circulation et à l'arrêt. La mise en œuvre de ces actions repose essentiellement sur l'engagement managérial et des équipes.

RLE

Depuis 2023, RLE déploie l'écoconduite, à l'aide de formations et d'outils d'aide à la conduite. Ainsi, des travaux ont été réalisés pour adapter l'outil « SIRIUS next » aux spécificités du transport de marchandises. En 2025, l'outil a été généralisé à l'ensemble des conducteurs de Hexafret, qui sont tous désormais formés à l'écoconduite. Cette démarche vise à optimiser la vitesse et le freinage afin de réduire la consommation énergétique, avec un objectif de 5% d'économie sur l'ensemble des trafics. Cette initiative s'intègre dans le cadre du projet GreenPower, axé sur l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre du groupe RLE.

RLE cherche également à réduire la consommation d'énergie des locomotives à l'arrêt. Hexafret mène ainsi une démarche d'éco-stationnement sur ses sites, notamment les plateformes de tri des wagons. Cette initiative s'est étendue en 2025 à la société Technis, qui gère les ateliers de maintenance du matériel moteur.

GEODIS

Pour le transport routier de marchandises en Europe, GEODIS met en œuvre l'écoconduite, l'optimisation des trajets, la réduction des kilomètres à vide et l'optimisation des chargements. Par exemple, le suivi des performances de conduite a été amélioré grâce à un outil d'informatique embarqué.

L'amélioration du comportement de conduite des conducteurs de GEODIS représente un enjeu majeur en termes de sécurité ainsi que de consommation de carburant et de réduction des coûts de maintenance. Avec le module Trimble, outil informatique embarqué à bord des véhicules, les équipes de European Road Network ont accès à des données fines relatives au comportement de conduite de chaque conducteur, comme les accélérations et les décélérations brutales ou le bon usage du régulateur de vitesse. Ces données sont partagées avec les conducteurs et les managers opérationnels afin d'instaurer un dialogue autour des comportements de conduite et de créer une émulation positive entre les conducteurs. La collecte et l'analyse de ces indicateurs de conduite permettent également aux formateurs et moniteurs internes de mieux cibler les conducteurs à former pour leur proposer des programmes plus adaptés. Une autre solution télématique équivalente a été déployée aux États-Unis en 2025 et est à l'étude chez Distribution & Express. Chez European Road Network, le gain de performance constaté grâce à l'écoconduite et au renouvellement du matériel est de 2l/100 km, soit une économie de 7% de diesel ou biodiesel en moyenne par rapport à la moyenne du marché français.

Keolis

Keolis met aussi en œuvre l'écoconduite et forme l'ensemble des conducteurs de bus et de cars à l'écoconduite. Les bénéfices sont multiples : réduction des consommations, confort amélioré pour les usagers, meilleure maîtrise de la pollution sonore. En ligne ou sur simulateur, le module forme les conducteurs au respect du régime des moteurs, à l'utilisation de l'inertie du véhicule, à l'anticipation et à la gestion de l'accélération. Le module propose aussi une mise en pratique sur deux trajets similaires avec et sans écoconduite. Il vise également à sensibiliser aux bénéfices écologiques et économiques de l'écoconduite. 100% des conducteurs sont formés tous les cinq ans. Keolis propose des modules spécifiques via son organisme de formation, Institut Keolis.

En complément de l'écoconduite et à des fins de sobriété, Keolis s'efforce d'adopter une approche permettant d'optimiser le confort thermique. Ainsi l'ajustement du chauffage ou de la climatisation des trams selon les températures extérieures et selon la fréquentation des rames permet de réduire les consommations d'énergie des auxiliaires dans le matériel roulant.

Efficacité du matériel roulant existant

Pour SNCF Voyageurs, l'efficacité du matériel roulant est un des leviers de décarbonation sur le moyen terme (2024-2030). Les programmes sont déjà engagés et les lignes budgétaires sécurisées. Les actions concernent l'aérodynamisme, avec le remplacement des bavettes, la mise en place de déflecteurs bogies ou de capots en motrice des rames TGV et la réduction de la traînée aérodynamique pour certaines séries (TER, TGV).

Efficacité des nouveaux matériels roulants

Pour SNCF Voyageurs, le déploiement de nouveaux matériels se poursuit en 2025, avec pour horizon 2030 et au-delà.

Le remplacement progressif de la flotte existante par du matériel plus performant est échelonné entre 2024 et 2032, avec l'arrivée des RER NG, Régio2N et MI20 chez Transilien, des Régiois et Régio2N chez TER et du nouveau TGV INOUI. Ces nouvelles rames allient performance énergétique, offre capacitaire accrue et éco-conception.

Le nouveau TGV INOUI accueillera dès sa mise en service en 2026 sur l'axe Sud-Est (Paris-Lyon-Marseille) jusqu'à 740 voyageurs, soit 20% de plus que dans les rames Duplex. Il fera ainsi baisser de 32% les émissions de CO₂e par voyageur. La commande d'une centaine de ces rames permettra une réduction de la consommation d'énergie de 20%, notamment grâce à :

2 Informations environnementales

- La forme aérodynamique du train avec un nez et une étrave améliorée, des faces lisses et le carénage des bogies
- Un renvoi d'énergie vers la caténaire lors du freinage. Le freinage électrique régénératif sera privilégié par rapport aux systèmes de freinage classiques.
- La fermeture automatique et temporisée de portes
- Des matériaux plus légers
- Un système d'éclairage modulable par LED.

Il est recyclable à plus de 97%. Le montant investi pour l'acquisition de 160 nouvelles rames TGV est de six milliards d'euros.

Sobriété et efficacité énergétique dans les bâtiments

Dans ses gares comme dans ses bâtiments industriels et entrepôts, le groupe SNCF développe des programmes de sobriété et efficacité énergétique :

- Relamping des quais, bureaux, bâtiments : ainsi, SNCF Gares & Connexions mène un vaste projet de remplacement des systèmes d'éclairage existants dans les gares par des systèmes basse consommation (relamping). 51 projets de relamping ont été financés en 2025 sur l'ensemble des gares.
- Travaux de rénovation et isolation thermique : le groupe SNCF engage des mesures de réhabilitation énergétique et réalise des audits énergétiques. L'amélioration et la connaissance des flux offrent ainsi des potentiels importants de maîtrise des consommations énergétiques.
- Rationalisation du parc immobilier : pour les activités ferroviaires en France, la rénovation du parc immobilier et sa rationalisation visent environ 18% de surfaces tertiaires en moins d'ici à 10 ans, soit 180 000 m². Entre 2020 et 2023, la réduction dans le périmètre immobilier du groupe SNCF est de 772 603 m², dont 82% de déconstruction de surfaces industrielles et ferroviaires, et 18 % de réduction des surfaces tertiaires. Entre 2024 et 2025, le parc immobilier des sociétés ferroviaires hors gares est resté stable autour de 7,7 millions de m².
- Déploiement des technologies numériques de type Internet des objets ou de gestion technique des bâtiments pour suivre en temps réel les consommations.

Ces actions de sobriété et efficacité énergétique dans les bâtiments sont déployées dans toutes les sociétés du Groupe, en France et à l'international. Elles visent à atteindre l'objectif de réduction de 50% des émissions liées aux bâtiments en 2030 par rapport à 2015.

Smart station

Smart station a été lancé par SNCF Gares & Connexions en 2020 pour créer une supervision centralisée des gares et améliorer ainsi la disponibilité des équipements et la performance énergétique. Le dispositif équipe 785 gares, dont 700 gares sur la saison 1 et 85 sur la saison 2 à fin 2025. En connectant les compteurs énergétiques présents en gare (électricité, gaz, thermique), le dispositif offre un suivi en temps réel des consommations afin de détecter les potentielles anomalies et réaliser des économies d'énergie. Le déploiement de sondes de température dans une quarantaine de salles d'attente permet de contrôler la bonne application des mesures de sobriété énergétique : pas de chauffage au-delà de 16°C l'hiver, pas de climatisation en-dessous de 26°C l'été. Le projet Smart station se traduit aussi par de nouveaux gestes métiers via la mise en place de référentiels métier, dont une mise à jour fin 2022 sur la sobriété énergétique. En cohérence avec les objectifs du décret tertiaire et décret BACS (Building Automation and Control System), le projet a étendu son périmètre au second semestre 2025, notamment sur la téléopération et télécommande des équipements CVC (climatisation, ventilation, chauffage), des éclairages, des escaliers mécaniques ainsi que des compteurs d'eau.

Au-delà des objectifs de performance énergétique des bâtiments, le projet Smart station saison 2, dont le déploiement a débuté au premier semestre 2025, intègre le pilotage du bilan carbone du projet. Il mesure l'équilibre entre :

- Les gains d'émissions carbone : économies sur les consommations de fluides, gaz, électricité, et sur les déplacements motorisés via l'optimisation de la maintenance et la télécommande à distance de certains équipements
 - Les coûts carbone : installation de matériels numériques, infrastructures numériques, déplacements motorisés lors du déploiement et de la maintenance des capteurs en gares.
- Le projet comprend également la nomination d'un Energy Manager national.

2.2.3.1.2. Levier Changement de sources énergétiques

Déploiement de biocarburant

SNCF Voyageurs

Les biocarburants sont une solution rapide et transitoire pour réduire les émissions de GES et sortir des énergies fossiles, en attendant le déploiement de nouvelles solutions technologiques de décarbonation. Ils ne nécessitent pas de modification majeure du matériel roulant et deux biocarburants ont été testés avec succès.

Les AOM sont accompagnées dans la transition énergétique par SNCF Voyageurs et éclairées sur les filières de production des biocarburants, les critères de durabilité, les performances techniques en exploitation et les évolutions réglementaires.

Cette solution bas carbone disponible sur le marché a atteint une maturité industrielle et a été éprouvée pour le mode ferroviaire. Toutefois, le surcoût de la solution peut être un frein au déploiement dans les territoires.

Le B100, coproduit de la filière colza, a été testé sur bancs moteurs (Regiolis, AGC et X73500) et expérimenté en service commercial dès 2021. La Région Normandie a pérennisé cette solution sur 15 rames Regiolis de la ligne Paris-Granville : à fin octobre 2025, plus de 10,5 millions de km ont été parcourus en B100 et plus de 33 000 tonnes de CO₂e ont été économisées, soit -62% entre avril 2021 et mars 2022 selon la méthodologie QuantiGES élaborée par l'ADEME.

Depuis janvier 2025, les trains circulent également au B100 sur la Ligne Nice-Tende avec SNCF Voyageurs Sud Azur.

Un autre carburant alternatif, le HVO, carburant de synthèse issu de déchets (huiles usagées recyclées ou graisse animale) ou d'huiles végétales a été testé sur bancs moteurs AGC et X73500 en 2023 et sur banc moteur Regiolis en 2024. Ce biocarburant a été expérimenté en service commercial sur cinq AGC en 2023 et les résultats obtenus se sont révélés satisfaisants. Le basculement à l'HVO permet de réduire de plus de 75% les émissions de gaz à effet de serre. Cette solution a été déployée dès juin 2025 sur la Ligne Montréjeau-Luchon en Région Occitanie.

RLE

RLE mène plusieurs tests de substitution du gazole non routier par de l'HVO dans ses Entreprises ferroviaires européennes. L'objectif est de démontrer la compatibilité des motorisations des locomotives de fret et la baisse des émissions de gaz à effet de serre. En 2025, cinq expérimentations sont en cours en France, en Allemagne et en Espagne dans les entités Hexafret et Captrain, afin d'évaluer le potentiel de déploiement à plus grande échelle.

GEODIS

GEODIS utilise notamment des biocarburants de type B100 et HVO pour le transport routier en Europe. GEODIS a augmenté sa consommation de biocarburants HVO et B100, ce qui a entraîné une baisse de plus de 5 000 tCO₂e en 2025 par rapport à 2022.

GEODIS propose également à ses clients d'avoir recours aux carburants alternatifs durables pour le transport maritime et aérien.

Keolis

Quand l'électrification n'est pas possible à court terme, Keolis substitue l'utilisation des énergies fossiles de ses flottes vers du biodiesel (notamment HVO et B100) ou du bioGNV. La part des kilomètres parcourus en biocarburants est plutôt stable avec 19,2% des km parcourus en 2025 vs 19,8% en 2024. Ces variations s'expliquent par l'évolution du portefeuille d'entités.

En 2025, un projet pilote a été mené sur le réseau de trains de banlieue de Boston opéré par Keolis Commuter Services. Ainsi, toutes les locomotives du dépôt de Newburyport ont été alimentées en HVO. Cela a permis de substituer près de deux millions de litres de diesel fossile.

Électrification du matériel roulant

Keolis a engagé une substitution progressive des énergies fossiles vers l'électricité et l'hydrogène, d'ici à 2030 et au-delà. La part des kilomètres parcourus en électrique a progressé de deux points de 5% à 7% entre 2024 et 2025.

Chez GEODIS, le renouvellement permanent du parc de camions, combiné aux progrès continus des constructeurs référencés, entraîne chaque année des gains de consommation des motorisations diesel. GEODIS compare et oriente ses investissements vers les matériels les plus performants et les mieux adaptés à ses usages. Les camions électriques à batteries offrent un rendement énergétique (à la roue) trois fois supérieur aux camions à moteur thermique. Il est acquis aujourd'hui que cette technologie va prendre à terme une place prépondérante dans le mix énergétique futur.

L'électrification du parc est initiée depuis plusieurs années avec des investissements progressifs (77 véhicules à fin 2025 pour un parc d'environ 4500 véhicules). Le déploiement de solutions de recharge à grande échelle est désormais le principal levier qui permettra l'accélération graduelle de l'électrification de la flotte.

Électrification de la flotte de véhicules de service

SNCF Réseau a défini une trajectoire d'électrification de son parc automobile à partir de 2026, avec un objectif de 37% de véhicules électriques en parc d'ici à 2030.

Ce programme contribuera à l'objectif de réduction des émissions liées à la consommation de combustibles fossiles à horizon 2030 par rapport à 2015. SNCF Réseau prévoit l'intégration progressive de véhicules électriques dans le parc, ainsi que le déploiement d'installations de recharge des véhicules nécessaires. Pour financer cette trajectoire de décarbonation, un investissement d'environ 13 millions d'euros (véhicules électriques et installation de recharge) sera réalisé d'ici à 2030.

Cette trajectoire devrait permettre une réduction des émissions d'environ 11 530 tCO₂e entre 2022 et 2030, grâce au renouvellement du parc par des véhicules plus performants et des efforts d'optimisation ou de rationalisation.

Approvisionnement en électricité renouvelable

Les activités poursuivent la contractualisation et la mise en œuvre opérationnelle de contrats d'énergie d'origine renouvelable ainsi que l'installation de panneaux photovoltaïques sur les bâtiments et ombrières.

SNCF Voyageurs

Chez SNCF Voyageurs, l'objectif est d'atteindre 40 à 50% d'énergies renouvelables dans le mix de consommation pour la traction à l'horizon 2026. Cela nécessite de développer des contrats d'achat direct d'énergie renouvelable (Green Corporate Power Purchase Agreement) à hauteur de 20% de la consommation d'électricité pour la traction des trains d'ici à 2026, soit environ 1 100 GWh.

Depuis le lancement du programme en 2018, piloté par sa filiale SNCF Énergie, SNCF Voyageurs a signé 23 contrats PPA photovoltaïques et éoliens. Ils totalisent environ 1 060 GWh de production annuelle et les mises en service s'étalent jusqu'en 2028. En 2025, neuf contrats photovoltaïques ont été signés pour une puissance de 280 MW.

Le développement des PPA réduit l'empreinte carbone de la Traction de près de 20 000 tCO₂e par an à horizon 2030. Il participe également au développement de la production renouvelable en France.

RLE

Chez RLE, un des leviers principaux de réduction des émissions de GES est l'achat d'électricité bas carbone par des garanties d'origine pour couvrir les consommations d'électricité de traction, notamment dans les pays où la production d'électricité est carbonée. Ainsi à partir de 2026, les consommations d'électricité de Captrain en Allemagne seront couvertes par des garanties d'origine, éoliennes ou photovoltaïques, produites localement.

GEODIS

L'un des principaux leviers de GEODIS pour atteindre ses objectifs de réduction d'émissions des scopes 1&2 à 2030 est de viser une consommation d'électricité au minimum de 90% en bas carbone (renouvelable ou nucléaire). En 2025, cette part s'élève à 75% grâce à la production nucléaire et à l'achat de garanties d'origine en Europe et aux États-Unis. La production pour l'autoconsommation d'électricité progresse par l'installation de panneaux solaires sur les entrepôts et représente 0,4% de la consommation de GEODIS. Le développement va s'accélérer aux États-Unis et en Asie d'ici 2030.

Keolis

Keolis souscrit également à des contrats d'électricité renouvelables ou des PPA. Ainsi, depuis janvier 2025, Keolis bénéficie de la production de deux contrats d'achat d'électricité avec Urbasolar et Compagnie Nationale du Rhône. En 2025, la consommation d'électricité renouvelable pour les activités de traction représente 25% des consommations d'électricité, principalement en France (pour 58%), au Royaume-Uni (24%), en Suède (17%) et en Australie (1%).

SNCF Renouvelables

Créée fin 2023, les activités de la filiale SNCF Renouvelables ont débuté en 2024, avec pour mission de sécuriser une partie des besoins en électricité du groupe SNCF tout en tout en valorisant son foncier. Ainsi, les terrains éligibles au solaire ont été identifiés. Pour chaque site retenu, la puissance potentiellement exploitable et la valeur économique du projet ont été estimées afin de s'assurer de leur pertinence. L'objectif est de couvrir jusqu'à 15 à 20% des besoins actuels en électricité des sociétés ferroviaires d'ici à 2035.

Pour l'année 2026, l'activité de développement des délaissés ferroviaires par SNCF Renouvelables se poursuivra, avec deux objectifs :

- La concrétisation de dépôt de premières autorisations d'urbanisme
- Un renforcement du pôle de compétences de la filiale au service des enjeux de solarisation des différentes entités du groupe SNCF (parkings, toitures et autres).

Sortie des chaudières fioul et gaz

En France, dans ses emprises ou ses bâtiments, le groupe SNCF remplace les chaudières au fioul et au gaz par des alternatives bas carbone, comme les pompes à chaleur, la chaufferie biomasse ou le raccordement aux réseaux de chaleur urbains (RCU). Ces actions, déployées d'ici 2030, contribuent à l'atteinte de l'objectif de réduction des émissions des bâtiments de -50% en 2030 par rapport à 2015.

2 Informations environnementales

Pour SNCF Réseau, la trajectoire de suppression des chaudières au fioul vise à sortir les énergies fossiles du parc immobilier et nécessite une enveloppe financière de 28 millions d'euros (coût de suppression et remplacement par des pompes à chaleur) sur la période 2021-2029. Le plan de sobriété énergétique et la mise en conformité des bâtiments les plus énergivores contribueront également à une réduction significative des émissions de GES avec un objectif de réduction de 31% sur la période 2015-2030.

SNCF Gares & Connexions dédie un budget à la décarbonation qui cible ce type d'investissements. Depuis 2021, 77 chaudières à fioul ont été remplacées. Ces remplacements s'inscrivent dans le cadre d'un plan volontariste de sortie du fioul d'ici 2025. Des audits énergie sont réalisés sur les gares concernées pour trouver des solutions de remplacement et assurer une rénovation énergétique du bâtiment associé. Un remplacement systématisé des chaudières à gaz arrivées à vétusté par des alternatives bas carbone type pompes à chaleur est instruit à partir de 2026.

Chez SNCF Immobilier, depuis 2015, les émissions de CO₂e liées aux consommations de fioul pour le chauffage ont été divisées par deux et cette baisse se poursuit. Les chaudières fioul sont principalement remplacées par des pompes à chaleur.

2.2.3.1.3. Leviers de décarbonation du Scope 3

Décarbonation du transport sous-traité de marchandises

Le transport sous-traité de marchandises représente plus de 90% des émissions de scope 3 de GEODIS, et en particulier les activités de :

- Transport terrestre (fret routier, fluvial et ferroviaire) avec les activités European Road Network, Distribution & Express, pré et post acheminement de Global Freight Forwarding, Need it Now Delivers et Trans-o-Flex

- Transport intercontinentaux (fret aérien, maritime) avec l'activité de commissionnaire de transport.

Pour ces activités, GEODIS mène un travail d'influence et d'accompagnement auprès de ses sous-traitants pour favoriser la transition énergétique de ses partenaires. Les actions clés pour atteindre les objectifs du scope 3.4. (Transport sous-traité) sont les suivantes :

- Transport maritime : améliorer l'intensité du transport maritime (gCO₂e/t.km) grâce à l'optimisation des chargements et à une amélioration de la sélection des routes et des navires, et grâce à l'utilisation de carburants marins durables

- Transport routier : améliorer l'intensité grâce à l'optimisation des chargements et des trajets et aux mesures d'efficacité énergétique, la sélection et l'accompagnement des sous-traitants de transport routier dans la transition de leurs flottes

- Transport aérien : la sélection des meilleures routes et avions. En 2025, GEODIS a lancé l'offre AirSmart qui permet à ses clients de bénéficier d'une réduction mesurable des émissions de GES tout en maintenant la fiabilité opérationnelle. En permettant de sélectionner les avions de dernière génération et les itinéraires optimisés, cette offre a un impact immédiat et une durabilité à long terme pour les clients et l'industrie du fret aérien.

Décarbonation des achats

Les émissions liées aux achats des activités ferroviaires représentent les deux-tiers de leurs émissions totales. Il est donc impératif d'en diminuer l'empreinte.

La politique de décarbonation des achats repose sur trois axes et trois indicateurs.

Embarquer les parties prenantes du processus achats

Au sein de la filière Achats, la gouvernance est renforcée autour des enjeux de décarbonation. Ainsi, un comité de

direction Carbone a lieu tous les trimestres et les sujets décarbonation sont systématiquement revus en comité de pilotage Achats.

Concernant les acheteurs, le e-learning « Décarbonation des Achats » est régulièrement mis à jour. En 2025, 98% des acheteurs ont été formés.

Des échanges métiers avec les prescripteurs internes sont organisés pour challenger et appliquer la politique Achats.

Concernant les parties prenantes externes, la décarbonation est une des valeurs centrales de la relation fournisseurs. En 2025, 78% des fournisseurs ont été évalués par EcoVadis avec une maturité carbone a minima supérieure ou égale à « Intermédiaire ».

Les fournisseurs sont incités à s'engager vers des politiques de réduction de leur empreinte carbone mesurable :

- À fin juillet 2025, plus de 350 fournisseurs ont bénéficié d'un dispositif d'accompagnement dans le cadre du partenariat avec BPI France, dont plus de 90% sur la décarbonation

- Plus de 2 000 fournisseurs connectés aux animations sur les thématiques RSE, décarbonation, économie circulaire, etc.

- Des animations en présentiel lors des rencontres territoriales SNCF. La rencontre du 23 septembre 2025 a eu lieu en Bretagne et a réuni 200 participants.

- Lancement de la première promotion ACT avec l'ADEME en avril 2025 avec sept fournisseurs. Une deuxième promotion est en préparation en 2026. Ces promotions regroupent des PME et ETI qui souhaitent aller plus loin dans la décarbonation. L'accompagnement est sur 18 mois et vise à construire un plan stratégique et opérationnel.

- Lancement de la deuxième promotion Impact RSE, en septembre 2025, et clôture de la première promotion en Grand Est en juin 2025.

Intégrer le carbone comme critère de notation dans les consultations

- S'assurer du juste besoin de chaque cahier des charges

- Frugalité et efficacité matière et énergétique

- Noter la décarbonation dans 100% des consultations : maximiser la pondération liée à la décarbonation (5% minimum), qui s'ajoute à la notation RSE. En 2025, 77 % de la dépense a été attribuée avec un critère de notation décarbonation supérieur ou égal 5%. Les différents domaines Achats sont couverts par des critères spécifiques, identifiés avec les parties prenantes du processus achats comme les prescripteurs, les fournisseurs, les ingénieries. Ces critères de notation doivent être adaptés aux spécificités sectorielles, présenter un avantage concurrentiel technico-financier acceptable, et être déployables à moyen terme (quelques trimestres).

- Mesurer les gains en tCO₂e à l'attribution des consultations et lors du suivi des marchés fournisseurs.

Déployer l'outil de pilotage de la décarbonation des Achats

Déployé en 2025, l'outil SWEEP permet de :

- Calculer l'empreinte carbone des Achats

- Questionner et évaluer la maturité des fournisseurs : en 2025, plus de 150 questionnaires ont été envoyés auprès de fournisseurs représentant plus de 650 000 tCO₂e

- Piloter les plans de décarbonation des marchés fournisseurs (cible 2026)

- Alimenter les rapports extra-financiers (BEGES, rapport de durabilité, etc.).

Chez Keolis

Keolis mène des actions avec ses fournisseurs critiques, les fournisseurs de véhicules et de pièces détachées. Ces

fournisseurs sont aussi ceux avec le plus important ratio GES/€. Keolis les incite et les accompagne pour se fixer des objectifs de réduction de GES et remettre en question leurs pratiques. Ainsi, dans le cadre de la trajectoire SBTi dans laquelle le Groupe s'est engagé, Keolis demande à ses fournisseurs les plus émetteurs de s'engager eux-mêmes dans la démarche SBTi. L'objectif est que 43% des émissions de CO₂e liées aux achats soient couvertes par des fournisseurs approuvés par SBTi d'ici 2028. Les enjeux RSE sont systématiquement abordés lors de revues d'activité. Les fournisseurs doivent aussi se conformer aux exigences Keolis définies dans leur contrat : fournir un bilan GES annuel, évaluation EcoVadis, signature de la charte fournisseur responsable.

Un autre axe travaillé avec les fournisseurs est la circularité des pratiques. Ainsi, 100% des nouveaux contrats fournisseurs contiennent des clauses dédiées à l'économie circulaire. À titre d'exemple, Keolis suit la part des pièces de rechange bus et cars disponibles dans le catalogue Keolis.

Décarbonation du numérique

Le groupe SNCF mène également des actions pour réduire l'impact environnemental de ses activités numériques.

Sur le périmètre des sociétés ferroviaires (hors Technis), les actions sont déployées selon quatre axes.

Faire prendre conscience des impacts environnementaux du numérique

En 2025, les sociétés ferroviaires ont mené plusieurs actions de sensibilisation, en interne et en externe :

- 1 700 salariés sensibilisés via la fresque du numérique, un « serious game » Numérique responsable, des conférences, des prises de parole
- 600 personnes externes aux sociétés ferroviaires sensibilisées à travers six événements inter-entreprises
- 7 000 consultations (visiteurs uniques) du bilan carbone numérique, et de l'intranet Numérique responsable, en augmentation par rapport à 2024
- 15 salariés ont été formés à l'animation de la Fresque du numérique, et la communauté de référents Numérique responsable compte désormais 57 personnes.

Depuis 2025, chaque salarié peut retrouver l'impact environnemental de son équipement numérique et du stockage des e-mails et documents via son profil numérique, et connaître les bonnes pratiques pour agir dessus.

Limiter le renouvellement des terminaux

Les actions sur ce volet sont décrites en E5-2.

Favoriser des usages numériques sobres

Les achats numériques intègrent des critères RSE pesant 20% de la note, ainsi que 5% supplémentaires spécifiques sur la décarbonation.

En phase d'émergence en 2025, 30 nouveaux projets ont fait l'objet d'une démarche d'écoconception pour identifier les leviers de décarbonation les plus efficaces, soit au total 130

projets écoconçus. Les formations dans ce domaine se sont intensifiées, avec 180 salariés formés à l'écoconception de services numériques en 2025.

Promouvoir des Datacenters moins énergivores et moins émetteurs

– Poursuite de la baisse de la consommation électrique des data centers historiques : -62% de consommation entre 2023 et 2024 pour le data center principal

– Rationalisation quasi terminée des salles de serveurs régionales

– Promotion dans les achats et les choix opérationnels d'hébergement des zones à faible émission carbone, dans le respect du code des marchés européen

– Pérennisation de la stratégie et des compétences FINOPS (FINAncial OPérationS), qui limitent l'effet rebond du passage dans le nuage, avec un pilotage au quotidien des ressources utilisées. 60% des usages cloud ont une estimation de leurs émissions carbone. Les actions des FINOPS ont permis de limiter la consommation de ressources de l'ordre de 20% par an.

Piloter la réduction des impacts environnementaux

Chaque année, les sociétés ferroviaires établissent leur bilan carbone du Numérique. En 2025, il s'élève à 77 800 tCO₂e.

En 2024, deux entités ont professionnalisé le suivi des aspects environnementaux, sociaux et sociétaux sur leur périmètre en obtenant la labellisation Numérique Responsable niveau 2, label certifiant délivré par l'Institut du Numérique responsable. En 2025, ces entités ont poursuivi le pilotage de leurs engagements sur une dizaine de processus. Deux nouvelles entités ont démarré le processus de labellisation en 2025, avec une finalisation prévue pour l'été 2026.

L'IA générative a été intégrée à la démarche d'écoconception logicielle Groupe :

– Les bonnes pratiques issues de l'analyse des référentiels du marché ont été intégrées à la checklist d'écoconception logicielle interne

– Le projet FIXe porté par la Direction du matériel avec l'appui de la direction Numérique Groupe a remporté « l'Impact Award » de la compétition inter-entreprises Sustainable Digital Challenge 2025, récompensant la qualité de son écoconception.

Chez Keolis

En 2025, Keolis a entamé plusieurs actions relatives au numérique responsable :

– Intégration de téléphones reconditionnés au catalogue Keolis, disponibles pour l'ensemble des salariés

– Déploiement d'un outil de mesure de l'empreinte environnementale des systèmes d'information de Keolis

– Actions de sensibilisations des salariés, lors de webinaires dédiés et via la mise à disposition de matériel pour que les filiales de Keolis puissent les relayer.

2.2.3.1.4. Cibles et actions d'atténuation du changement climatique

Suivi des leviers de décarbonation et actions d'atténuation du changement climatique – Groupe SNCF dans le monde

Leviers et actions des scopes 1&2 (tCO ₂ e) - Groupe SNCF	Évolution 2022 - 2025	Évolution 2026 - 2030
Sobriété et efficacité énergétique	-60 952	-128 504
Bâtiment	-5 196	-83 201
Gestion technique des bâtiments	-1 401	-74 606
Rationalisation du parc immobilier	-2 202	-1 852
Relamping des quais, bureaux, bâtiments	-1 074	-990
Travaux de rénovation et isolation thermique	-520	-5 754
Transport	-55 756	-45 303
Écoconduite et écostationnement	-47 525	-27 791
Efficacité des nouveaux matériels roulants	3 029	-11 022
Efficacité du matériel roulant existant	-11 260	-6 490
Changement de sources énergétiques	-287 554	-465 494
Bâtiment	-12 220	-67 915
Approvisionnement en électricité renouvelable	-7 000	-39 000
Sorties des chaudières fioul	-1 296	-15 420
Sorties des chaudières gaz	-3 924	-13 495
Transport	-275 334	-397 579
Approvisionnement en électricité renouvelable	-26 069	-17 378
Déploiement de biocarburant	-10 805	-126 777
Electrification de la flotte de véhicules de services	82	-20 222
Electrification du matériel roulant	-238 542	-233 202
Total des leviers des scopes 1&2	-348 506	-593 998

La structure du tableau a été remaniée entre 2024 et 2025 pour plus de lisibilité.

Les cibles et résultats des leviers de décarbonation sont présentés par levier puis par secteur (Bâtiment et Transport). Ils sont exprimés en valeur absolue, en émissions de tCO₂e négatives (scopes 1, 2 et 3.3). L'impact de chaque levier est réévalué chaque année afin de tenir compte de l'évolution de l'activité de l'entreprise : gains et pertes de contrats, hausse ou baisse des trafics, etc.

Leviers activés entre 2022 et 2025 [ART66]

Les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3) constatées sur la période 2022-2025 sont plus importantes qu'attendues : - 348 ktCO₂e vs -115 ktCO₂e.

Cela s'explique essentiellement par une meilleure prise en compte de l'impact de certaines actions de décarbonation chez Keolis qui a accéléré le déploiement de ses leviers en France (-131 ktCO₂e) et à l'international (-100 ktCO₂e).

80% de la baisse des émissions est due à la transition énergétique engagée chez Keolis avec le déploiement de véhicules électriques, le passage d'énergies fossiles aux biocarburants et l'approvisionnement en électricité renouvelable. Les 20% restants sont directement liés à l'évolution du portefeuille d'activités de Keolis.

Activation des leviers de décarbonation entre 2026 et 2030 [ART66]

Les réductions d'émissions de gaz à effet de serre (scopes 1, 2 et 3.3) attendues sur la période 2026-2030 ont été réévaluées à la baisse :

- Actualisation des hypothèses de gains et pertes de contrats par les filiales du Groupe, en France et à l'international
- Ajustement à la hausse des trafics

– Décalage temporel ou révision à la baisse du déploiement de certaines actions de décarbonation (biocarburants notamment)

– Révision de la trajectoire de transition des matériels roulants dans certains pays

– Réévaluation des hypothèses de gains d'efficacité énergétique des bâtiments, pour GEODIS aux États-Unis dans un contexte réglementaire peu favorable

– Révision des prévisions d'activité concernant l'avion de GEODIS opéré en propre

– Réévaluation des hypothèses de croissance au vu de la situation économique.

Ces ajustements concernent principalement SNCF Voyageurs, Keolis et GEODIS. Entre 2026 et 2030, la réduction d'émissions attendue s'élève à 594 ktCO₂e.

CAPEX et OPEX nécessaires à la mise en œuvre des actions

Les CAPEX et OPEX nécessaires à la mise en œuvre des actions sont présentés en E1-1.

Les éléments chiffrés relatifs au plan de transition et le lien avec les actions répondant aux critères du règlement taxonomie ont été détaillés dans le plan de transition en E1-1. Le lien entre les actions alignées aux critères du règlement taxonomie et les états financiers est décrit dans le chapitre relatif à la taxonomie environnementale, partie L'alignement du groupe SNCF. Il précise en outre que l'entreprise ne publie pas de plan de CAPEX.

En 2025, les actions de réduction des émissions de GES dans les bâtiments des sociétés ferroviaires (sortie des chaudières au fioul, mise en place de gestion technique du bâtiment, de système d'éclairage performant, études et travaux de rénovation énergétique, RCU sensibilisation des salariés à la sobriété) représentent autour de 19 millions d'euros.

Zoom sur le FITEEV

Le groupe SNCF mobilise des budgets spécifiques pour accélérer le déploiement de projet d'efficacité énergétique.

Le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique Voyageurs (FITEV) a été créé en janvier 2021 par SNCF Voyageurs. L'objectif est d'accélérer le déploiement de projets de moins de 700 000 euros pour mieux mesurer et réduire les consommations d'énergie, tout en réduisant les émissions de gaz à effet de serre.

En octobre 2023, le FITEV est devenu le Fonds Innovant pour la Transition Énergétique et Écologique Voyageurs (FITEEV). En 2024 et 2025, ce fonds d'investissements de 6,5 millions d'euros a permis de soutenir des projets de sobriété énergétique, décarbonation et énergies renouvelables, économie circulaire, adaptation au changement climatique.

En 2025, 67 projets ont été validés pour un budget total de près de 5,5 millions d'euros. Les projets financés comprennent :

- Des opérations de relamping pour remplacer des lampes à sodium par des LED dans les ateliers de maintenance, en plafond, en fosse ou en passerelle extérieure et dans les bureaux
- Des opérations d'optimisation des installations CVC (chauffage, ventilation et climatisation) ou des processus de

production (remplacement d'installations, récupération de la chaleur fatale, remplacement des compresseurs, etc.)

- L'installation de compteurs
- La réalisation de diagnostics énergétiques
- L'achat de locotracteurs électriques
- Des études de vulnérabilité concernant l'adaptation au changement climatique.

Depuis sa création en 2021, le FITEEV a permis le financement de 301 projets et ainsi :

- D'éviter l'émission annuelle de 3 000 tCO₂e dans les bâtiments,
- D'économiser 23 GWh par an.

SNCF Gares & Connexions dispose d'une enveloppe de 88 millions d'euros dédiée à la transition énergétique pour la période 2025-2032. En 2025, 8,8 millions d'euros ont été dédiés au financement de projets de décarbonation, dont 36% pour le relamping, 17% pour le remplacement des chaudières gaz, 20% pour des travaux de rénovation globale avec isolation thermique, et 9% pour la sortie du fioul.

2.2.3.2 Plan d'action Adaptation au changement climatique

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
• Améliorer la connaissance des impacts du changement climatique • Intégrer les aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités • Investir dans l'innovation et la recherche			
 SNCF Réseau	 SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis
		 GEODIS	 Rail Logistics Europe

Pour le groupe SNCF, les actions menées en 2025 ont essentiellement porté sur :

- La conduite d'études complémentaires à maille plus fine, avec de nouvelles méthodes, de nouveaux aléas le cas échéant afin d'affiner la connaissance
- L'intégration progressive et formelle de l'adaptation au changement climatique dans les trajectoires budgétaires et dans les programmes de renouvellement des infrastructures, des matériels roulants et des bâtiments
- Une première ébauche d'estimation du coût actuel des intempéries
- L'amélioration des conditions de travail lors des périodes de fortes chaleurs
- La définition des plans d'action et trajectoires financières plus détaillés.

Les nouvelles études de vulnérabilité sur le territoire français ont été réalisées avec la TRACC (trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique).

En complément et pour assurer la cohérence des approches des différentes sociétés, des travaux exploratoires ont été menés pour proposer d'une part une méthode d'agrégation des vulnérabilités, d'autre part une méthode et des hypothèses de calcul harmonisés pour mesurer les coûts et les gains associés aux efforts d'adaptation du système ferroviaire au changement climatique. Ces travaux ont ciblé dans un premier temps les activités ferroviaires du Groupe en France et la zone géographique Rhône-Alpes.

2.2.3.2.1. Finalisation des diagnostics de vulnérabilité

En 2025, le Groupe s'est assuré que l'adaptation au changement climatique a bien été intégrée dans la stratégie

climat de toutes les sociétés. Les hypothèses communes à prendre en compte ont été formalisées. Des études complémentaires ont été lancées sur les activités transverses (numérique, sûreté, achats).

SNCF Réseau

SNCF Réseau a adopté dès 2024 une feuille de route 2024-2026 pour l'adaptation au changement climatique. Cette feuille de route est publique, incluse dans la stratégie adaptation au changement climatique de SNCF Réseau et disponible sur sncf-reseau.com. Sa mise en œuvre s'est poursuivie en 2025 :

- Création d'un référentiel qui constituera un guide pratique d'adaptation
- Création d'un label pour les projets résilients (actuellement en phase de test)
- Enquête auprès des préventeurs pour l'impact sur la sécurité et la santé au travail.

Elle se poursuit fin 2025 par le lancement d'une analyse prospective sur les coûts futurs.

En 2025, le diagnostic de vulnérabilité macro réalisé en 2024 a été actualisé avec la TRACC. Des diagnostics affinés ont été produits ou sont en cours de production sur l'axe Seine, l'arc languedocien, Paris-Clermont, la ligne à grande vitesse Nord et Bordeaux-Hendaye.

SNCF Gares & Connexions

Fin 2023, SNCF Gares & Connexions a réalisé une première analyse macroscopique, basée sur la méthodologie du CEREMA et les données DRIAS, sur le périmètre des 3 000 gares françaises catégorisées selon la segmentation marketing (hubs, villes, proximité, etc.). Une première évaluation de la vulnérabilité physique et fonctionnelle des gares a été réalisée en croisant :

2 Informations environnementales

- Leur exposition à 14 aléas, à trois horizons de temps (2030, 2050, 2100) et selon deux scénarios du GIEC (RCP 4.5 et 8.5)
- La sensibilité des composants et fonctions qu'elles abritent.

Huit aléas prégnants pour les gares ont été identifiés, grâce à cette étude et aux réflexions et observations recueillies auprès des équipes de terrain.

Les données de vulnérabilités des gares ont été mises à jour avec la TRACC. Des études de vulnérabilité par site sont planifiées pour les gares critiques sur la période 2026-2028. Les gares faisant l'objet d'un projet à plus de cinq millions d'euros ont été priorisées.

SNCF Voyageurs

En 2024, SNCF Voyageurs a lancé des analyses de vulnérabilités avec la méthode OCARA de Carbone 4 sur 34 de ses implantations physiques de technicentres. Ces analyses se sont prolongées en 2025 et ont abouti à 22 plans d'actions.

En 2025, SNCF Voyageurs s'appuie sur une analyse macroscopique basée sur la méthodologie du CEREMA et les données DRIAS pour identifier les sites prioritaires et cibler les investissements à engager. Cette étude macro est réalisée sur l'ensemble de son périmètre propriétaire et permet d'aller au-delà des technicentres étudiés en première approche en 2024-2025.

En parallèle, un catalogue de solutions a été rédigé et diffusé. Il détaille des actions pour gagner en résilience. Une partie de ces actions fait déjà l'objet d'expérimentations mises en place :

- Renaturation des sols
- Peinture de toits en blanc
- Films athermiques sur les vitrages des bâtiments
- Achat de batardeaux
- Installation de dry adiabatiques à côté des postes de travail.

SNCF Immobilier

SNCF Immobilier a réalisé les études de vulnérabilité globale sur l'ensemble des actifs bâtis et fonciers sur le territoire national de SNCF Voyageurs, Hexafret, Technis, SNCF Réseau et SNCF SA. En 2025, l'expérimentation de plusieurs méthodes d'analyse plus fines du risque climatique a abouti à la mise en place d'une méthode de diagnostics flash expérimentée sur plusieurs sites pilotes, afin de prioriser et chiffrer les plans d'action selon trois scénarios (adaptation faible, forte et inaction). L'intégration du risque climatique a été systématisée pour les projets immobiliers supérieurs à un million d'euros.

Rail Logistics Europe

RLE a fait réaliser une étude de vulnérabilité des sites stratégiques pour son activité (triaux, terminaux de transport combiné, ateliers et sites clients) par Axa Climate en 2023 et 2024. En 2025, la liste des sites les plus vulnérables (propriétés et clients) a été partagée aux sociétés de RLE afin de préciser les actions à mettre en place. Par ailleurs, des travaux spécifiques de vulnérabilité de certains sites et équipements propres au fret sont en cours dans le but de limiter l'impact du changement climatique sur les infrastructures.

Keolis

Keolis a réalisé une étude sur la totalité des sites exploités, à partir des valeurs assurées pour identifier les niveaux d'exposition aux différents aléas climatiques. Les analyses ont été faites selon deux scénarios du GIEC (SSP2-4.5 et SSP5-8.5) à l'horizon 2030 et 2050. Les principaux risques identifiés sont les vagues de chaleur et tous les éléments liés aux précipitations importantes (inondations, glissements de terrain). L'étude a permis d'identifier les sites les plus exposés ainsi qu'un classement des aléas qui impacteraient ces sites et plus généralement Keolis. En parallèle, certaines filiales ont

lancé des études plus détaillées, en lien avec leurs AOM, pour approfondir la vulnérabilité de leurs sites face aux aléas climatiques et déterminer des solutions d'adaptation. Cette étude a permis de construire un outil d'autodiagnostic spécifique aux inondations, utilisé par les sites concernés pour construire leur plan d'actions. En 2025, Keolis a réalisé des visites de sites avec un expert dans le domaine de l'adaptation au changement climatique pour consolider l'outil d'autodiagnostic et recueillir les bonnes pratiques.

GEODIS

GEODIS a réalisé en 2023 une première analyse macro de l'exposition de l'ensemble de ses sites ainsi que des principales infrastructures clé (ports, aéroports, data centers, etc.), menée selon les scénarios du GIEC SSP2-4.5 et SSP5- 8.5 à horizon 2030 et 2050. En 2024, avec l'aide d'experts externes, une série de diagnostics terrain a été menée par type de péril sur les différentes régions, afin d'évaluer la vulnérabilité des sites et des activités les plus exposés ou de sites stratégiques.

En 2025, l'analyse d'exposition a été mise à jour notamment en intégrant les acquisitions et les nouveaux sites. Par ailleurs, les équipes de GEODIS ont été formées à la réalisation de diagnostics de vulnérabilité en autonomie afin d'évaluer les sites au niveau local et de développer un plan d'adaptation approprié selon l'exposition, la vulnérabilité et la maturité de chaque site.

2.2.3.2.2. Construction de plans d'action d'adaptation détaillés et chiffrés

En 2025, le Groupe a mené une expérimentation visant à élaborer une méthode d'approche systémique intégrant les interdépendances entre actifs et services. Elle devrait permettre d'identifier, caractériser et chiffrer les principaux impacts du changement climatique sur le système et éclairer les décisions d'investissement en matière d'adaptation sur les points critiques du système.

Par ailleurs, le Groupe s'assure de la construction des plans d'actions et de leur cohérence, ainsi que des trajectoires de financement. Une évaluation des coûts actuels des intempéries climatiques a été demandé à chaque société.

SNCF Réseau

En 2025-2026, SNCF Réseau a pour objectifs de :

- Progresser dans la connaissance, en croisant les aléas climatiques et les différents types d'équipements
 - Lancer les actions et investissements dès à présent, comme un entretien renforcé des fossés pour que les talus résistent mieux en cas d'inondations, ou une peinture blanche sur les boîtiers électroniques pour éviter qu'ils chauffent trop en plein soleil
 - Travailler en partenariat avec les parties intéressées, allant de l'industrie ferroviaire à Météo France, des élus locaux aux agriculteurs riverains des voies ferrées
 - Mener des actions sur l'exploitation, l'entretien et la surveillance du réseau, comme croiser les données météo et la sensibilité connue des ouvrages en terre pour avoir une surveillance renforcée là où les pluies ont été les plus fortes, et sur les actifs
 - Poursuivre et sanctuariser les opérations de régénération et de modernisation de l'infrastructure ferroviaire, porteuses d'accroissement de la résilience globale du réseau.
- SNCF Réseau se mobilise et renforce ses opérations de gestion des peuplements ligneux instables pour maîtriser les risques de chute de branches et d'arbres et assure la prévention du risque incendie. Ces opérations constituent le premier poste de dépenses de maintenance de SNCF Réseau. Elles seront à renforcer dans les années à venir.
- La première action de résilience est la régénération du réseau.

SNCF Gares & Connexions

La feuille de route 2025-2030 de SNCF Gares & Connexions en matière d'adaptation au changement climatique s'articule autour de six piliers :

- Continuer à investir dans la connaissance des impacts climatiques actuels et futurs sur les gares, notamment en identifiant l'exposition climatique des gares au regard de la TRACC et en réalisant un catalogue de solutions
- Poursuivre la montée en compétences des équipes sur le sujet, notamment via l'intégration de l'adaptation au changement climatique dans des parcours de formation métiers pertinents
- Développer et mettre à disposition des ressources dédiées à l'adaptation des gares au changement climatique auprès des équipes opérationnelles
- Programmer et conduire les travaux d'adaptation, notamment en lien avec la programmation pluriannuelle des investissements de l'entreprise
 - 2025 : 1,4 million d'euros investis pour l'adaptation au changement climatique, dont l'installation de 18 brasseurs d'air industriels à la gare de Rennes pour traiter les risques liés aux fortes chaleurs
 - 2026 : réalisation d'études sur des gares critiques pour le système ferroviaire en vue de construire la planification de travaux sur la période 2027-2028 (budgets prévus : 5,1 millions d'euros en 2027 et 8 millions d'euros en 2028).
- Affiner les chiffrages du coût de l'action et de l'inaction autour de l'adaptation
- Formaliser la gouvernance, la comitologie et la contribution aux études sur l'adaptation lancées par des tiers.

SNCF Voyageurs

En 2025, la feuille de route de SNCF Voyageurs a pour objectifs de :

- Poursuivre la sensibilisation des acteurs, la valorisation des initiatives auprès des managers, la sensibilisation de l'ensemble des parties prenantes, notamment avec les responsables finances et contrats. En 2024, le pôle Santé sécurité au travail a travaillé la communication autour des fortes chaleurs et des moyens pour prévenir les risques humains.
- Réduire les vulnérabilités :
 - Sur les bâtiments : par des plans d'action d'adaptation construits grâce aux diagnostics et plans d'actions faits avec méthode OCARA (Carbone 4) ou la méthode Résalliance. Les plans d'actions s'établissent autour de trois types de solutions : ajustement de processus, investissements à la main des établissements, travaux lourds à financer. Une méthode de priorisation est en cours de construction sur l'ensemble du patrimoine propriétaire pour établir les sites à traiter en premier.
 - Sur les trains : construction d'un outil de modélisation pour identifier les effets de fortes chaleurs sur les équipements électriques et notamment les climatisations à bord, et construction d'un outil de corrélation entre pannes et signaux faibles climatiques.
- Faire de chaque projet une opportunité pour intégrer un volet adaptation au changement climatique
- Examiner les processus d'exploitation et de la relation client les plus sensibles
- Bâtir la trajectoire financière détaillée pour intégrer l'adaptation au changement climatique dans les plans pluriannuels d'investissement, répondre à la demande de l'État, planifier dans chaque activité les solutions d'adaptation et proposer les trajectoires financières correspondantes

- Modéliser le coût de l'inaction, prioriser la résilience du système.

GEODIS

En 2025, GEODIS a complété les objectifs suivants :

- Partage des retours d'expériences et des bonnes pratiques, grâce à la réalisation des premiers diagnostics de vulnérabilité en 2024
- Construction d'une méthodologie et d'un outil interne pour la réalisation de diagnostics de vulnérabilité sur l'ensemble des sites GEODIS
- Formation de plus de 40 salariés (QHSE, immobilier, assurance, IT, etc.) sur la réalisation de diagnostics de vulnérabilité au changement climatique et la construction de plan adaptation à l'échelle locale
- Réalisation en autonomie d'une quinzaine de diagnostics de vulnérabilité au changement climatique sur plusieurs sites dans les lignes de métier et les Régions de GEODIS
- Partage des retours d'expérience et des bonnes pratiques suite à la réalisation de ces nouveaux diagnostics pour enrichir les connaissances de GEODIS et améliorer la méthodologie
- Élargissement de l'étude d'exposition aux récentes acquisitions de GEODIS.

En 2026, la réalisation de diagnostics sur sites sera poursuivie sur l'ensemble des filiales de GEODIS, afin de déployer la culture adaptation au changement climatique et des mesures adaptées à l'exposition, la vulnérabilité et au niveau de maturité local.

Keolis

En 2026, Keolis va capitaliser sur les bonnes pratiques recensées dans ses filiales, notamment par les visites terrain, pour renforcer et rendre opérationnels ses auto-diagnostics de vulnérabilités. Le déploiement de la démarche dans les filiales est priorisé selon l'exposition des sites aux aléas climatiques.

2.2.3.2.3. Exposition des salariés aux risques climatiques

Le groupe SNCF a mis en place un groupe de travail sur l'impact humain de l'adaptation au changement climatique, afin d'identifier les conséquences croissantes :

- Pour les salariés : impacts physiques et psychiques sur la santé, apparition de nouveaux risques professionnels avec une augmentation des risques d'accident du travail, impact sur les conditions de travail (machines moins fiables, relations de travail plus difficiles en cas de chaleur), degré d'exposition selon les métiers, l'âge et la zone géographique
- Pour l'entreprise : appliquer et anticiper les évolutions juridiques, comme l'intégration des risques environnementaux dans le document unique d'évaluation des risques professionnels, respecter quelques obligations en cas de forte chaleur telles qu'aération, mise à disposition d'eau, l'impact sur la productivité du travail et des risques de droit de retrait.

L'enjeu de ce groupe de travail est donc :

- De mieux connaître les risques et leurs impacts sur les salariés : identifier les lieux et métiers sensibles et faire une première cartographie des risques santé et sécurité au travail
- Partager les bonnes pratiques et les initiatives avec les acteurs du secteur ferroviaire notamment
- D'anticiper en prenant en compte ces risques dans les organisations de travail
- D'agir sur les conditions de travail sur le court terme et le long terme
- D'informer et mobiliser tous les acteurs.

En 2025, les sociétés ont partagé leur expérience sur les actions menées lors des périodes de canicule, qui constituent l'enjeu humain majeur en matière de santé et sécurité au

2 Informations environnementales

travail. Toutes les sociétés ont désormais un dispositif de prévention des risques en période de fortes chaleurs. Il est cohérent avec le décret 2025-482 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à la chaleur. Il repose sur un plan canicule qui comprend :

- L'intégration de l'évaluation des risques liés à la canicule dans le document unique de chacune des sociétés
- La préparation en amont : mise à disposition de catalogues des articles et accessoires pour lutter contre les fortes chaleurs disponibles au contrat-cadre, information de l'ensemble des établissements via des flash sécurité, adaptation du vestiaire, etc.
- Un suivi renforcé pendant la période de vigilance
- Une organisation du travail adaptée (horaires adaptés, mise à disposition de bouteilles d'eau potable, brumisateurs, ventilateurs, augmentation de la fréquence des pauses, protocole en cas de malaise, etc.).

Des outils d'auto-évaluation du risque chaleur dans les établissements ont été développés afin de faciliter la mise en œuvre de plans d'actions spécifiques à chaque établissement.

Un retour d'expérience des articles, accessoires, équipements de protection individuels destinés à lutter contre les fortes chaleurs est partagé au sein de ce groupe de travail.

En 2026, une enquête auprès des salariés sera menée pour :

- Identifier les postes de travail et situations qui seraient potentiellement à risque
- Recueillir la perception des salariés
- Évaluer l'efficacité des dispositifs existants
- Sensibiliser et impliquer les salariés dans la démarche, les rendre conscients des risques, inciter à signaler les situations dangereuses ou inconfortables.

[Cf. Plan de vigilance, Santé et sécurité des personnes, SSP1, et Programmes et plans d'action Exposition des personnes aux risques climatiques]

2.2.3.3 Disponibilité de l'allocation des ressources

La mise en œuvre des plans d'actions dépend de la disponibilité et de l'allocation des ressources suivantes.

Ressources financières

Le pilotage des enjeux climat au sein du groupe SNCF a franchi une étape majeure en 2023 avec l'intégration des trajectoires de décarbonation au plan stratégique de chaque société.

Sur la base des travaux menés depuis le premier comité stratégique climat de fin 2021, chaque société a chiffré les impacts émissions de gaz à effet de serre de ses leviers de décarbonation et intégré les investissements et charges opérationnelles nécessaires à sa trajectoire économique. Ces travaux sont en cours de réactualisation à la suite de la validation des nouveaux objectifs du Groupe par SBTi en juillet 2025.

Les travaux du plan stratégique 2023-2032 ont déjà permis :

- D'identifier, dans les trajectoires financières, les leviers de réduction des émissions à la main du groupe SNCF et contribuant à l'atteinte des objectifs à horizon 2030, soutenables financièrement pour environ trois-quarts de la réduction des émissions attendue sur la durée du plan stratégique
- De mettre en évidence que l'atteinte de 100% de l'objectif dépendait des décisions à venir des Autorités organisatrices de la mobilité pour décarboner les flottes de matériel roulant dont elles sont propriétaires, ainsi que des choix en matière de prestations de transports des clients industriels pour le quart restant.

La gouvernance Climat mise en place par le Groupe doit permettre de piloter au plus près le déploiement des leviers et

actions de décarbonation, de sécuriser les budgets annuels du plan de transition, et de suivre le déploiement des actions liées à l'adaptation au changement climatique.

Matériel roulant

Les activités de transport de voyageurs opèrent tout ou partie de leur activité dans le cadre de contrats de délégation de service public avec des Autorités organisatrices de mobilité (AOM). Dans ce cas, le matériel roulant est détenu par l'AOM. Un risque important pèse sur la mise en œuvre de la décarbonation de ce matériel, car il dépend de décisions externes au Groupe.

C'est pourquoi le groupe SNCF joue un rôle de conseil et d'accompagnement des AOM dans leur propre politique de transition énergétique. Ainsi, les AOM sont régulièrement sollicitées sur les sujets liés à l'exploitation des trains et des expérimentations sont lancées.

Les AOM sont également décisionnaires pour le remplacement du diesel par des biocarburants pour les matériels roulants qu'elles possèdent.

La mise en œuvre des actions d'efficacité des nouveaux matériels roulant dépend de l'arrivée progressive de ces nouveaux matériels et de la capacité des fournisseurs à livrer dans les temps.

GEODIS poursuit l'électrification de son parc initiée depuis quelques années avec des investissements progressifs. Le déploiement de solutions de recharge à grande échelle est désormais le principal levier qui permettra l'accélération graduelle de l'électrification de la flotte. Des moyens humains spécifiques sont déployés pour accompagner cette montée à l'échelle.

Une ambition 2040 a été dessinée pour dimensionner et anticiper les besoins énergétiques et d'infrastructures à plus long terme.

Compétences et moyens humains

Pour les activités Bâtiment, la mise en œuvre des leviers de décarbonation est liée à la capacité à réaliser les investissements prévus, dans un contexte de volume de travaux importants.

Ressources technologiques, ressources énergétiques, alternatives décarbonées

Les biocarburants, produits à partir de biomasse sont une alternative aux carburants fossiles. Le secteur du transport (routier, aérien, maritime/fluvial et ferroviaire) pourrait accroître son recours à cette solution de décarbonation. Les filières de production des biocarburants se structurent mais des tensions pourraient apparaître sur le marché et la disponibilité de la ressource est à surveiller.

D'autres solutions technologiques bas carbone sont validées ou en cours d'étude pour le ferroviaire, telles que le train hybride, le train à batteries et le train à hydrogène. Ces initiatives mettent en avant l'intégration de technologies de pointe dans le ferroviaire, ce qui peut nécessiter le déploiement d'un nouvel écosystème comme pour le train hydrogène et son approvisionnement.

L'essor des poids lourds électriques nécessitera le déploiement massif d'infrastructures de recharge adaptées, à la fois au dépôt et à destination. Pour les poids lourds électriques qui effectueront de longues distances, il sera indispensable de déployer des points de recharge le long des principaux axes routiers français, notamment sur les autoroutes, qui représentent environ la moitié du trafic poids lourds total en France. Cette disponibilité de la recharge électrique en itinérance est un prérequis à l'électrification des flottes de poids lourds effectuant de longues distances.

2.2.3.4 Plan d'action Contribution à la décarbonation des transports

L'augmentation de la part modale du ferroviaire est au cœur de la stratégie du groupe SNCF et résonne avec sa raison d'être, inscrite dans ses statuts : « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ». Le groupe SNCF offre des services indispensables à la réussite de la transition écologique et les actions de chacune des sociétés du Groupe concourent à la décarbonation des transports :

– Le maintien d'un réseau structurant performant est le socle de la compétitivité du rail, et donc de l'atteinte des objectifs climatiques de la France

– Un matériel performant et capacitaire offre la possibilité à davantage de voyageurs de faire le choix du ferroviaire ou collectif

– Un service performant, fiable et produit en sécurité, en gare ou à bord, permet d'attirer plus de clients voyageurs et chargeurs.

Plus largement, la sensibilisation de la société aux enjeux de la transition écologique favorise la prise de conscience collective et l'investissement de chacun dans la transition vers une économie bas carbone.

La sensibilisation aux mobilités décarbonées couvre toutes les activités de transport en train du Groupe. Les parties prenantes impactées sont les voyageurs, les entreprises clientes du Groupe, les organisateurs de transport, les élus, les fournisseurs, les salariés et plus généralement le grand public. Les actions peuvent être :

– Récurentes : information des voyageurs, diffusion d'informations relatives au développement durable sur les sites internet du Groupe

– Ponctuelles : campagnes de communication, animations à bord ou en gare, événements comme la Tournée du climat et de la biodiversité

– Ou via la participation aux temps forts annuels de sensibilisation du grand public : semaine européenne du développement durable, semaine européenne de réduction des déchets.

Sensibilisation des voyageurs

Tournée du Climat et de la Biodiversité

Lancée en novembre 2023 et soutenue par la Fondation SNCF, la Tournée du Climat et de la Biodiversité, est une exposition itinérante qui fait escale dans plusieurs villes du territoire. Des scientifiques accompagnent gratuitement les visiteurs pour échanger sur les enjeux du changement climatique, de l'érosion de la biodiversité et les actions que chacun peut mettre en œuvre. En 2024, dans le cadre du partenariat avec TGV-INTERCITÉS, huit scientifiques sont intervenus à bord d'une dizaine de trains afin de sensibiliser les voyageurs. En 2025, la tournée s'est exposée au siège de SNCF Voyageurs pour sensibiliser les salariés.

Une étude indépendante a mesuré l'impact sociétal de la Tournée du Climat et de la Biodiversité, avec la méthode du retour sociétal sur investissement (RSOS). Le RSOS évalue la valeur sociétale, environnementale et économique créée par une organisation, un projet ou une action en rapport avec l'investissement initial. Il consiste à traduire en valeur monétaire l'ensemble des bénéfices et des coûts du projet. Ainsi, de 2023 à 2024, à l'issue de l'exposition :

– 82,6 % des visiteurs se sont déclarés prêts à modifier leurs comportements pour réduire leur empreinte carbone, ce qui représente une économie potentielle de 7 100 tCO₂e.

– Près de 78 % des visiteurs ont acquis de nouvelles connaissances sur les enjeux environnementaux, renforçant ainsi leur sensibilisation et leur capacité à agir.

– Grâce à l'engagement de scientifiques, de bénévoles et du dispositif de mécénat de compétences, la Tournée a bénéficié de contributions significatives en compétences et en temps, représentant plusieurs milliers d'heures de travail valorisées.

– En embauchant plusieurs personnes, dont des apprentis, l'exposition a contribué à générer un impact positif en matière d'emploi et de retour à l'emploi.

En savoir plus : [Tournée du Climat et de la Biodiversité](#)

Quiz En'Train pour le climat

En 2025, des animations de sensibilisation se sont déroulées dans les trains TGV INOUI en partenariat avec l'ADEME :

– Un quiz de cinq minutes à faire en ligne proposé à tous les voyageurs lors de passage dans les voitures

– Un temps d'échange dans le bistro TGV INOUI avec un animateur expert de l'ADEME pour approfondir les thématiques.

L'enjeu : sensibiliser et mobiliser autour des enjeux climatiques, du choix du train et encourager à faire son bilan carbone individuel sur le site de l'ADEME. En 2025, quatre temps forts ont été ainsi réalisés, soit plus de 85 000 bilans carbone calculés par le biais de cette opération. Plus d'un million de vues des communications de l'opération ont été enregistrées sur les réseaux sociaux.

Les Grands Prix de l'Écomobilité – Lancement de la 3ème édition pour 2026

Lancés en 2022, les Grands prix de l'écomobilité portés par TGV-INTERCITÉS ont pour objectif de récompenser et valoriser les entreprises et agences de voyage qui encouragent et favorisent une mobilité écoresponsable auprès de leurs salariés, leurs partenaires et leurs clients.

Sept catégories seront en compétition :

– Entreprise de moins de 2 000 salariés

– Entreprise de plus de 2 000 salariés

– Agence de voyages loisirs

– Agence de voyage business

– Coup de cœur entreprise

– Coup de cœur agence de voyage

– Le Prix du Public.

Sensibilisation à bord

Pour sensibiliser les voyageurs aux enjeux environnementaux, TGV a développé un dispositif d'informations autour du transport bas carbone et du tri des déchets à bord :

– Sur le e-billet TGV, un comparateur carbone entre les différents types de transport démontre l'avantage du train, et notamment du TGV, en termes de décarbonation par rapport aux autres modes de transport.

– Des affiches à bord des trains au niveau des plateformes et des écrans dynamiques à chaque extrémité de voitures sur 30% des dessertes, présentent également ce comparateur carbone ainsi que le dispositif et la consigne de tri proposés à bord.

– La consigne de tri des déchets est imprimée sur les sacs en papier remis aux clients au bar des TGV.

– L'information sur l'optimisation des emballages de produits du bar est présentée au Bar des TGV.

– Les « annonces green » à bord des TGV réalisées par les chefs de bord portent sur le tri proposé à bord et sur le transport décarboné offert par TGV INOUI. Ces annonces étaient réalisées par plus de 91% des chefs de bord au dernier trimestre 2025.

– Une rubrique dédiée du portail wifi à bord propose des films, des documentaires et des magazines traitant de thématiques

2 Informations environnementales

environnementales : dérèglement climatique et décarbonation, préservation des ressources et économie circulaire, lutte contre les pollutions et préservation de la biodiversité.

« Ma Rétrainspective »

Il s'agit d'un bilan personnalisé de l'ensemble des déplacements en train adressé chaque année aux utilisateurs de SNCF Connect. Ce bilan annuel récapitule le nombre de kilomètres parcourus en train et les émissions de CO₂e évitées par rapport à un trajet en voiture. En 2025, près de 10 millions de clients étaient éligibles à recevoir leur Retranspective.

Fresques de la mobilité

Lors de ses réponses à appel d'offres, Keolis propose d'organiser des ateliers Fresque de la mobilité avec des citoyens des territoires où ses filiales sont présentes. Des campagnes d'affichage promouvant les modes de déplacements décarbonés sont également réalisés dans ses réseaux ainsi que des défis de sensibilisation comme « Une semaine sans ma voiture ».

SNCF Connect

L'application SNCF Connect affiche les indications des émissions de CO₂e de chaque trajet, pour que chaque voyageur puisse faire des choix de déplacements responsables. Pour inciter les voyageurs à choisir des mobilités bas carbone, le site SNCF Connect propose aussi un comparateur de mobilité entre cinq moyens de transport sur longue distance (train, voiture thermique, voiture électrique, avion, autocar). L'objectif est de comparer l'empreinte environnementale ainsi que le temps qui peut être utilisé à faire une autre activité : lecture, travail, etc.

Eco-comparateurs

Les éco-comparateurs régionaux se multiplient dans le cadre du programme PlaneTER. Après l'éco-comparateur liO Train déployé sur TER Occitanie, les voyageurs de la Région Grand Est ont désormais la possibilité, grâce à un moteur de recherche, de préparer leurs déplacements en comparant le coût et l'empreinte environnementale de la voiture ou de la moto et du TER, pour des voyages fréquents ou occasionnels, selon le parcours défini.

SNCF Voyageurs met à disposition sur son site le comparateur modal, afin de :

- Faire prendre conscience des ordres de grandeur entre les différents modes de transports
- Montrer l'impact du choix de sa mobilité sur l'environnement.

Sensibilisation des chargeurs

Accessible gratuitement en ligne depuis 2020, le calculateur d'émissions de GEODIS permet d'estimer les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques par mode de transport : fret aérien, maritime, ferroviaire, routier, fluvial, etc. Cet outil facilite la prise de décision des chargeurs pour réduire leur empreinte carbone tout en maintenant l'efficacité et la rentabilité de leurs opérations logistiques.

Grâce à la technologie EcoTransIT World, l'outil calcule un itinéraire en identifiant l'aéroport, le port ou la gare la plus proche du site de chargement et calcule l'impact de la chaîne de transport complète. En 2022, GEODIS a développé une version disponible en huit langues. Dans le cadre de projets commerciaux, GEODIS accompagne aussi ses clients dans la réalisation d'études sur mesure en calculant l'impact carbone de chaînes de transport complexes et dans la mise en œuvre d'alternatives bas carbone.

RLE

Les activités de fret ferroviaire des sociétés de RLE contribuent directement à la décarbonation du transport de marchandises. Pour informer les clients sur l'impact du transport et encourager le report modal, les sociétés communiquent aux clients les émissions de gaz à effet de serre évitées grâce au transport

ferroviaire. Ainsi, Hexafret fournit via son portail client les émissions comparées entre le transport ferroviaire réalisé et un transport similaire par la route. De la même manière, les sociétés de Captrain développent un outil de visualisation à destination des clients « Capgreen ».

Sensibilisation du grand public

Toutes les sociétés du Groupe mettent à disposition des internautes des données relatives aux enjeux sociaux et environnementaux sur leurs sites internet.

La chaîne [Youtube SNCF](#) propose une série de vidéos sur les enjeux et les réalisations du Groupe en matière sociale, sociétale et environnementale.

Des rapports sur le développement durable pour le Groupe, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs sont publiés en ligne sur [groupe-sncf.com](#).

Sensibilisation avec les ONG et think tanks

Le Groupe dialogue avec les ONG et think tanks pour mieux identifier les leviers à mettre en œuvre pour sensibiliser la société aux enjeux environnementaux. Des réunions de suivi ou ad hoc sont organisées dans le cadre de conventions avec les ONG et think tanks partenaires où sont partagées les informations et actions de communication environnementale vers le grand public le cas échéant.

En 2025, le Groupe a soutenu des ONG et think tanks qui agissent pour la mobilisation en faveur des mobilités décarbonées.

The Shift Project

En 2025, The Shift Project a mis à jour son étude sur la transformation de l'économie française afin de la décarboner et de réduire sa dépendance aux énergies fossiles en mettant à jour le volet sur la mobilité du quotidien. D'autres études sont en cours pour sensibiliser et outiller les acteurs locaux et les citoyens sur les enjeux de transition.

Aux côtés du Shift Project, l'association des shifters est un réseau de 25 000 personnes qui agit dans les territoires pour sensibiliser aux enjeux et aux solutions de décarbonation et de résilience des territoires.

La Fondation pour la Nature et l'Homme

Webinaires pour tous, thématiques ou dans le cadre du programme #JagisJePlante, permettent d'agir en faveur de la biodiversité, du climat, de la qualité de vie. L'un des trois programmes d'action de la fondation est de promouvoir une mobilité décarbonée.

France Nature Environnement

En 2025, des échanges ont notamment eu lieu autour des thématiques suivantes :

- Préparation de la conférence Ambition Transports
- Déploiement des énergies renouvelables
- Impacts du changement de la réglementation concernant les poids et mesures pour la circulation des camions en Europe
- Conditions de sécurité de la circulation routière
- Emport des vélos dans les trains
- Évolution de la réglementation sur le Zéro artificialisation nette.

Sensibilisation des salariés

Outre les webinaires et conférences organisés régulièrement dans toute l'entreprise, des programmes de formation dédiés et des campagnes internes récurrentes sensibilisent les salariés aux sujets environnementaux et sociétaux.

Les dispositifs nationaux

Pour sensibiliser tous les salariés du Groupe à l'importance du développement durable dans leur entreprise et pour la société en général, un dispositif d'acculturation a été mis en place.

Depuis 2021, des modules e-learning apportent des clés de compréhension sur :

- Les enjeux globaux de la RSE
- Le rôle majeur du groupe SNCF en la matière
- La stratégie RSE du Groupe
- La RSE comme levier de performance
- L'économie circulaire
- La sobriété énergétique
- L'engagement citoyen pour agir en tant que salarié
- Des versions courtes des modules précédents pour en faciliter l'accès au plus grand nombre.

Les différents modules ont été suivis par plus de 9 000 salariés des sociétés ferroviaires depuis le lancement du dispositif, dont 490 en 2025.

Les rendez-vous de la RSE

Ces conférences ouvertes à tous les salariés du Groupe et organisées par la Direction RSE Groupe réunissent en moyenne plus de 570 participants par session. Elles portent sur la mise en œuvre de la stratégie RSE 2020-2030, avec l'intervention de responsables de projets et des témoignages d'actions. 19 rendez-vous de la RSE ont eu lieu depuis le lancement en 2022, dont deux en 2025 sur l'adaptation au changement climatique d'une part, et un rendez-vous 100% questions-réponses avec les salariés d'autre part.

Sur les cinq derniers RDV de la RSE, le taux de satisfaction des participants est de 95%. À noter que la part des agents d'exécution parmi les participants est relativement constante et élevée, à plus de 27%, ce qui en fait le segment le plus important en nombre parmi les participants après les salariés de directions centrales.

Les fresques

Créé en 2022, les « fresqueurs » du rail forment un collectif volontaire d'une cinquantaine de salariés qui animent des fresques du climat à la demande des managers du groupe SNCF. Ces ateliers permettent de comprendre l'essentiel des enjeux climatiques pour passer à l'action.

En outre, le Lab SNCF Impact a développé la « Fresque Tous RSE », un atelier d'intelligence collective sous forme de fresque, d'une durée de deux heures. L'enjeu est de :

- Mieux comprendre les enjeux environnementaux et sociétaux liés à la RSE
- S'approprier la stratégie RSE du groupe SNCF
- Identifier les bonnes pratiques à développer dans ses équipes.

Cet outil managérial structure ainsi le pilier RSE des projets d'entité. Depuis 2023, plus de 200 animateurs ont été formés permettant ainsi à plus de 3 300 salariés de vivre l'expérience. La mesure d'impact de l'outil confirme que les participants augmentent de manière significative leurs connaissances en RSE, leur intention d'agir sur ces sujets avec le sentiment d'être compétents pour passer à l'action.

SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs a créé en 2024 sa formation e-learning de 8h baptisée « Label Transition Ecologique » destinée aux 4 000 managers de la filiale. En 2025, 2 900 managers labélisés ont pu intégrer la communauté des « transitionneurs » de SNCF Voyageurs. Cette communauté bénéficie d'un dispositif de communication comportant une newsletter trimestrielle, une minute RSE hebdomadaire, des conférences sachantes et inspirantes. Les membres du Club des transitionneurs (120 managers les plus volontaires) participent à des ateliers ciblés. En septembre 2025, la formation Label Transition Écologique

a été adaptée dans un format de deux heures, accessible à tous les salariés de SNCF Voyageurs. À fin 2025, plus de 600 salariés se sont inscrits à la formation et 155 sont déjà labélisés.

Pour aller plus loin et inciter à l'action, un portail de bonnes pratiques RSE a été lancé en 2025. Il est ouvert à tous les établissements et salariés de SNCF Voyageurs. Ce portail permet de déclarer des fiches actions, preuves à l'appui ainsi que des défis par activité et des défis inter-équipes.

Le site RSE & Transitions Voyageurs regroupe tous les outils pouvant servir à la transition écologique des équipes et des Transitionneurs.

SNCF Gares & Connexions

En 2025, 41 directeurs de projet ont été formés dans le cadre d'une journée dédiée aux enjeux des gares face au défi climatique. Cette journée est intégrée dans le parcours de perfectionnement lancé en 2025, à destination des directeurs de projet. Il comprend 12 journées de formation sur quatre mois pour approfondir les thématiques et compétences transverses de la maîtrise d'ouvrage. Trois promotions d'environ 15 participants sont prévues chaque année.

GEODIS

GEODIS déploie depuis 2023 des actions de sensibilisation et de formation au climat auprès de l'ensemble des salariés. Le comité exécutif, les cadres dirigeants, les équipes commerciales et certains clients ont participé à la Fresque du climat. Ces fresques sont déployées via des animateurs internes au siège et dans les Régions. Fin 2025, GEODIS comptait 34 facilitateurs internes, et plus de 1 500 salariés sensibilisés.

En 2025, GEODIS a intégré la Climate School « Time for action » dans les programmes de la GEODIS University. Basé sur le principe de comprendre pour mieux agir, ce parcours de micro-learning déployé en huit langues est accessible à tous les salariés connectés et propose des parcours personnalisés en fonction des besoins métiers. GEODIS organise également via la Sales Academy, des sessions spécifiques dédiées aux équipes commerciales. Les nouveaux objectifs de réduction des émissions de GES ainsi que les solutions de décarbonation à proposer aux clients font partie des thématiques abordées.

RLE

En 2025, RLE a organisé une table ronde sur le thème du report modal en regroupant des intervenants du Shift Project, de GEODIS et de RLE. Destinée aux salariés de RLE, elle a réuni plus de soixante personnes en présentiel et 200 personnes en ligne.

2.2.4. Cibles - E1-4

2.2.4.1 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique [ART66]

En 2025, le groupe SNCF a pris de nouveaux objectifs de réduction de ses émissions de GES dans le monde sur les horizons 2028 et 2030. Ces objectifs, validés par SBTi en juillet 2025, intègrent les cibles SBTi de Keolis et GEODIS.

Ces nouvelles cibles sont compatibles avec :

- Une trajectoire de réchauffement à 1,5°C sur les scopes 1 et 2 (cible en market-based). Une Approche de contraction absolue (ACA) a été utilisée pour définir la cible sur les scopes 1&2.
- Une trajectoire WB2°C sur le scope 3. Une approche sectorielle a été utilisée pour définir les cibles du poste 3.4 de GEODIS.

Objectifs de décarbonation du Groupe SNCF		Périmètre d'engagement	Cible 2030	Cible 2028	Type de cible	Émissions couvertes par un engagement (année de référence 2022)* (tCO ₂ e)
Scopes 1&2 (Market-based)						
Réduction de 42% des émissions de GES		Groupe	-42%		Absolu	3 072 199
Scope 3						
3.1 & 3.2	50% des émissions liées aux Achats réalisées auprès de fournisseurs engagés SBTi d'ici 2028	Groupe		50% des émissions couvertes	Engagement fournisseurs	3 223 777
3.3	Réduction de 25% des émissions de GES provenant des activités liées aux carburants et à l'énergie (non incluses dans les scopes 1&2)	Groupe	-25%		Absolu	765 286
3.4	Réduction de 25% des émissions de GES du transport aérien	GEODIS	-25%		Absolu	1 282 979
3.4	Réduction de 25% par t.km des émissions de GES provenant des émissions sous-traitées de transport maritime, routier et ferroviaire	GEODIS	-25%/t.km		Intensité	1 870 168
3.5 & 3.7	Réduction de 25% des émissions de GES liées aux déchets et aux déplacements domicile-travail	Keolis	-25%		Absolu	85 492
3.11	Réduction de 42% des émissions de GES liées à l'utilisation de produits fossiles vendus	GEODIS	-42%		Absolu	233 581
3.15	45 % des émissions liées aux investissements réalisées auprès de fournisseurs engagés SBTi d'ici 2028	Groupe		45% des émissions couvertes	Engagement fournisseurs	336 400

*Les émissions de l'année de référence 2022 couvertes par un engagement correspondent au périmètre des émissions faisant l'objet d'un objectif SBTi, et non à la totalité des émissions du Groupe pour chaque poste concerné :

- Pour les scopes 1&2, et les postes 3.1, 3.2, 3.3, 3.15, les engagements couvrent la totalité des émissions du Groupe
- Pour les postes 3.4 et 3.11, les engagements ne couvrent que les émissions de GEODIS
- Pour les postes 3.5 et 3.7, les engagements ne couvrent que les émissions de Keolis.

Cela résulte de l'intégration des objectifs SBTi de Keolis et GEODIS dans les objectifs SBTi du groupe SNCF.

Les objectifs SBTi du Groupe couvrent donc :

- 99,95% de ses émissions des scopes 1&2 (0,05% des émissions du scope 1, correspondant aux HFC de GEODIS, sont exclues)
- 69% de ses émissions du scope 3.

Les émissions actuelles du Groupe sont détaillées en E1-6.

Toutes les filiales du Groupe dans le monde sont concernées par ces nouveaux objectifs SBTi, à savoir :

- SNCF SA
- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions
- SNCF Voyageurs (Transilien, TER, INTERCITÉS, TGV INOUI, OUIGO France, OUIGO España, Eurostar Group, Lyria et la distribution avec SNCF Connect & Tech)
- Rail Logistics Europe (Hexafret, Technis, Captrain, VITA, Naviland Cargo, Forwardis)
- GEODIS
- Keolis.

Le Groupe n'inclut pas les absorptions de GES, les crédits carbone ou les émissions évitées comme moyen d'atteindre les cibles de réduction des émissions.

La cible de -42 % en 2030 par rapport à 2022 correspond à une réduction agrégée des émissions des scopes 1 et 2, sans objectif distinct par scope.

Poids des leviers pour l'atteinte des cibles

Sur les scopes 1&2 (market-based) et le poste 3.3, la contribution quantitative des leviers de décarbonation pour l'atteinte de la cible 2030 est la suivante :

- Sobriété et efficacité énergétique : 20%
- Changement de sources énergétiques : 80%

Concernant le scope 3, des travaux sont en cours pour définir la contribution quantitative des leviers de décarbonation aux cibles 2030.

Cibles pour le Groupe en France [ART66]

Parallèlement à l'actualisation des objectifs du Groupe validés par l'initiative SBT en 2025, le groupe SNCF continue à suivre les engagements pris en 2020 auprès de l'agence des participations de l'État (APE). Il s'agit de réduire ses émissions de gaz à effet de serre sur les scopes 1&2 (cible en location-based), issues des consommations d'énergie de ses filiales en France :

- De 30% sur ses activités Transport en 2030 par rapport à 2015
- De 50% sur ses activités Bâtiment en 2030 par rapport à 2015
- Soit une réduction de 32% en moyenne pondérée en 2030 par rapport à 2015.

Les cibles Transport et Bâtiment ont été construites conformément à la SNBC, qui distingue les émissions par secteur (bâtiment, transport, industrie, etc.).

En France, le périmètre de ces cibles couvre :

- SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs
- Les activités françaises de Keolis, GEODIS, Eurostar
- Les entités françaises de Rail Logistics Europe.

Sur ce périmètre, le groupe SNCF considère deux années de référence :

- 2015, année d'adoption de la SNBC
- 2022, année de référence du plan stratégique 2023-2032, pour le calcul des réductions d'émission de GES attendues des différents leviers de décarbonation.

Cibles de réduction des émissions de GES, groupe SNCF en France, en valeur absolue [ART66]

Groupe SNCF en France - (tCO ₂ e)	2015	2024	2025	Cible 2026	Cible 2030
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1 & 2 - Secteur Bâtiment	192 017	141 695	138 960	125 461	96 009
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3 - Secteur Bâtiment	240 697	179 024	175 102		
Émissions GES scope 1 - Bâtiment	150 810	104 761	103 598		
Émissions GES scope 2 - Bâtiment - Location-based	41 207	36 934	35 363		
Émissions GES scope 3 - Bâtiment	48 680	37 329	36 142		
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1 & 2 - Secteur Transport	1 459 355	1 259 391	1 202 822	1 170 843	1 021 549
Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3 - Secteur Transport	1 884 731	1 643 472	1 585 855		
Émissions GES scope 1 - Transport	1 131 520	979 457	953 892		
Émissions GES scope 2 - Transport - Location-based	327 835	279 933	248 930		
Émissions GES scope 3 - Transport	425 376	384 081	383 033		
Total Émissions GES liées à l'énergie scope 1 & 2	1 651 372	1 401 086	1 341 783	1 296 304	1 117 557
Total Émissions GES liées à l'énergie scopes 1, 2 & 3	2 125 427	1 822 496	1 760 958		

En 2025, le groupe SNCF a réduit ses émissions de 4,23% sur les scopes 1&2 en France par rapport à 2024. Cela s'explique par :

- Baisse des consommations d'énergie [cf. E1-5]
- Baisse du facteur d'émission de l'électricité (scope 2) en France de plus de 10% en location-based
- Pertes de marché pour Keolis.

Néanmoins, un retard est constaté par rapport à la cible 2025 publiée en 2024, qui s'explique par :

- Une hausse des trafics de SNCF Voyageurs
- Un décalage temporel dans le déploiement des biocarburants.

2.2.4.2 Cibles liées à l'adaptation du changement climatique

Le groupe SNCF avait fixé deux cibles pour 2025 :

- Finaliser les études de vulnérabilités macro dans toutes les sociétés, y compris SNCF Immobilier ; réaliser les premières études plus ciblées sur les sites identifiés comme prioritaires car sensibles et/ou critiques. Dans certains cas, les études devaient inclure des aléas complémentaires, comme pour SNCF Réseau sur les inondations par remontée de nappe et sur les mouvements de terrain. Elles devaient également intégrer les hypothèses de la TRACC pour ce qui concerne les sites sur territoire national.

- Construire des plans d'action détaillés et chiffrés.

Pour ce qui concerne SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs, ces éléments ont été livrés à l'État début 2026.

Le groupe SNCF a défini trois cibles pour 2026.

Cible 1 : Affiner les plans d'actions d'adaptation détaillés et chiffrés avec la trajectoire financière associée

Des travaux exploratoires ont été menés pour proposer :

- Une méthode d'agrégation des vulnérabilités des différentes sociétés
- Une méthode et des hypothèses de calcul harmonisés pour mesurer les coûts et les gains associés aux efforts d'adaptation du système ferroviaire au changement climatique.

Ces travaux se poursuivront en 2026 et seront affinés sur le même secteur d'investigation, en creusant les données sur les services, les actifs, les solutions d'adaptation sur la base des guides de la cible 3 et les données économiques.

L'ensemble des sociétés poursuivront leurs travaux pour préciser et améliorer leurs plans d'action et trajectoires d'investissement. L'adaptation au changement climatique est un risque émergent pour lequel la connaissance reste imparfaite tant d'un point de vue scientifique que technique et organisationnel. Dès lors, la gouvernance, les méthodes, les plans d'actions et les évaluations financières nécessitent l'agilité de toutes les parties pour prendre en compte les évolutions.

Les projections d'investissement seront crantées dans les trajectoires financières intégrées dans les plans stratégiques des filiales pour la prochaine décennie. Des tableaux de bord de suivi des impacts et des actions seront mis en place.

Cible 2 : Évaluation du coût des intempéries climatiques

Les effets du changement climatique se font déjà sentir aujourd'hui et ses coûts directs peuvent être identifiés en partie dans les comptes des sociétés. L'analyse combinée des données chiffrées, retours d'expérience et d'expert est en cours pour évaluer les coûts actuels et futurs des intempéries climatiques. Ces coûts directs agrègent :

- Les dommages sur les actifs, qui peuvent être mesurés dans les déclarations aux assurances et la hausse des niveaux de franchise

- Les pertes d'exploitation subies, et donc les pertes de recettes qui se traduisent par des pertes de péages, des dédommagements et remboursement :

- Suppression ou au retard des trains à court terme
- Immobilisation du matériel
- Prise en charge des voyageurs

- Coûts humains, notamment en période de forte chaleur (achats d'EPI, perte de productivité)

- Surcoûts d'entretien liés en particulier au traitement de la végétation, la dynamique et la santé des arbres impliquant des interventions beaucoup plus nombreuses

- Surcoûts de maintenance

2 Informations environnementales

– Impact sur les redevances commerciales en gare.

Les premiers éléments de chiffrage du coût actuel des aléas climatiques seront affinés en 2026 et rapportés aux besoins en CAPEX et en OPEX des plans d'adaptation. Ils faciliteront le suivi tendanciel afin de déterminer les effets propres au changement climatique et imaginer les scénarios prospectifs.

Cible 3 : Produire des guides méthodologiques, produire ou faire évoluer les référentiels adaptation

Cela se traduira par le lancement de la mise à jour des référentiels techniques relatifs au matériel roulant et aux infrastructures. SNCF Réseau publiera son label « adaptation » des projets une fois les tests terminés.

2.2.4.3 Cibles Contribution à la décarbonation des transports

Compte-tenu de la diversité des actions menées et de l'enjeu de sensibilisation de l'ensemble de l'opinion publique, le groupe SNCF ne s'est pas fixé de cibles mesurables, axées sur les résultats.

Pour les événements qui seraient organisés à des fins de sensibilisation, les niveaux d'ambition sont les niveaux usuels de taux de satisfaction et de volonté de s'engager davantage en changeant ses comportements, choix ou modes de vie.

2.2.4.4 Fixation des cibles

Cibles sur l'atténuation du changement climatique [ART66]

Les cibles de réduction des émissions du groupe SNCF sont alignées :

– Avec la trajectoire 1,5°C de SBTi pour les scopes 1&2 (en market-based), et avec la trajectoire WB2°C pour le scope 3 pour les cibles Monde.

– Avec les objectifs sectoriels Transport et Bâtiment de la SNBC, en scope 1&2 (en location-based) pour les cibles France.

La comptabilité carbone du groupe SNCF couvre le périmètre des émissions (tous scopes et postes) de l'ensemble des activités du Groupe dans le monde en market-based et en location-based. Cela permet d'effectuer le suivi de l'atteinte des différentes cibles de décarbonation, sur un périmètre France ou Monde et sur les scopes 1&2 ou 1, 2 & 3 en market-based et en location-based.

Les trajectoires de décarbonation du Groupe sont construites sur la base de travaux menés par chacune des sociétés du Groupe sur son périmètre.

Chaque société identifie les leviers qu'elle peut activer, et pour chacun d'eux :

- La faisabilité de mise en œuvre, avec l'identification des risques et opportunités
- La date d'activation et les effets dans le temps
- Les impacts financiers du levier, investissements, coûts récurrents ou baisses de charges.

À la suite de la validation par SBTi de nouveaux objectifs pour le groupe SNCF, des travaux ont été menés en 2025 afin d'identifier les leviers de décarbonation complémentaires à intégrer au plan de transition.

Le Groupe peut ainsi suivre en parallèle l'avancement de la trajectoire APE (cf. E1-4) et de la trajectoire SBTi à horizon 2030 (cf. E1-6).

L'élaboration du plan stratégique Groupe 2023-2032 a confirmé la capacité du groupe SNCF à tenir ses engagements vis-à-vis de l'APE à horizon 2030 et à assurer la cohérence entre la trajectoire de décarbonation et la trajectoire financière. Des travaux similaires sont à venir en 2026 pour assurer la cohérence entre la trajectoire de décarbonation correspondant aux objectifs SBTi et la trajectoire financière.

La trajectoire de décarbonation du Groupe est construite en prenant en compte les hypothèses d'évolution d'activité du plan stratégique Groupe, qui vise une contribution au doublement de la part du ferroviaire d'ici 2040.

Cibles sur l'adaptation au changement climatique

Le groupe SNCF constate déjà l'impact croissant des événements climatiques sur la qualité et la continuité de service, la sécurité des personnes et des biens, les conditions de vie au travail des salariés, les coûts d'approvisionnement en matières et produits, les coûts d'assurance, etc.

En 2023, la publication de la synthèse du sixième rapport d'évaluation du GIEC a confirmé que le dérèglement du climat s'accélère et va rendre les aléas climatiques plus fréquents, plus intenses et moins prévisibles. Leur gestion sera aussi plus complexe et difficile. Ces aléas auront donc un impact négatif croissant sur les circulations, le confort des voyageurs, les conditions de travail des salariés, la performance financière du Groupe et sur l'économie des territoires si des mesures d'anticipation ne sont pas conduites dès aujourd'hui.

En réponse aux risques majeurs associés au changement climatique, le groupe SNCF a fait de l'adaptation au changement climatique l'un des six axes de sa stratégie RSE.

2.2.4.5 Années de référence [ART66]

Pour les cibles atténuation, le groupe SNCF considère deux années de référence :

– 2015, année d'adoption de la SNBC. Année à partir de laquelle les budgets carbone sectoriels sont définis par pas de temps de cinq ans jusqu'à l'atteinte de la neutralité carbone en France en 2050.

– 2022, année de référence du plan stratégique 2023-2032, ainsi que des objectifs SBTi du groupe SNCF. Année prise en compte pour le calcul des réductions d'émission de GES attendues des leviers de décarbonation.

Pour les cibles adaptation, l'année de référence est l'année la plus proche de la réalisation du diagnostic de vulnérabilité par chaque société (généralement 2022 ou 2023), avec prise en compte des événements marquants vécus au cours des années précédentes.

L'année de référence 2022 est une année représentative de l'activité du groupe SNCF en matière d'émissions de GES. Elle marque une reprise des trafics, après deux ans d'arrêts temporaires dus aux restrictions de déplacements liées à la pandémie de covid.

Le plan de transition et les cibles 2030 ont été définies avec les règles suivantes :

- Les hypothèses d'évolution d'activités sont celles inscrites au plan stratégique 2023-2032
- Les facteurs d'émissions utilisés pour les projections des cibles 2022-2030 sont ceux connus à date afin d'encourager des actions de sobriété ou de sécurisation de sources énergétique décarbonées
- Les anomalies de températures constatées sont explicitées et isolées dans les analyses de suivi des trajectoires de décarbonation.

2.2.4.6 Données scientifiques et stratégiques [ART66]

Pour le suivi de ses émissions, l'entreprise s'appuie sur les derniers facteurs d'émissions de sources connues (Base Empreinte ADEME, Ecolinvent, Agence Internationale de l'Énergie, etc.) et sur les potentiels de réchauffement global du 6e rapport du GIEC 2022 (IPCC Sixth Assessment Report (AR6 - 100 year)).

Les normes utilisées pour définir les cibles sont :

- Le référentiel SBTi pour les cibles Monde
- La SNBC pour les cibles France.

Pour construire ses cibles de décarbonation, le groupe SNCF prend également en considération :

- Sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France, un accroissement de la part modale du ferroviaire, conformément à la SNBC (V3) et au plaidoyer « Le fer contre le carbone » (Jean-Pierre Farandou, 2022) qui vise à doubler la part modale du train dans les deux prochaines décennies
- L'ouverture à la concurrence de ses marchés ferroviaires de voyageurs en France
- Les prévisions d'évolution d'activité de ses filiales
- Sur le périmètre de ses filiales internationales, leurs hypothèses d'évolution d'activité telles qu'inscrites au plan stratégique 2023-2032.

2.2.4.7 Contribution des leviers de décarbonation

Afin d'atteindre ses cibles, le groupe SNCF a élaboré un plan d'action de réduction de ses émissions de GES.

Établi à la suite des engagements pris auprès de l'APE en 2020, ce plan a été actualisé à l'été 2025 afin d'intégrer les leviers complémentaires à mettre en œuvre pour atteindre les nouveaux objectifs SBTi du Groupe. La sécurisation des budgets associés aux déploiement de l'intégralité de ces leviers va se poursuivre en 2026.

Les scénarios envisagés sont décrits en IRO-1 – E1, Identification et analyse des risques physiques liés au climat.

Ce plan s'appuie principalement sur des leviers de sobriété et efficacité énergétiques, et changement de sources énergétiques.

2.2.5. Consommation d'énergie et mix énergétique - E1-5

2.2.5.1 Consommation totale d'énergie et mix énergétique pour les secteurs à fort impact

En 2025, la consommation totale d'énergie couvre près de 100% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe vs 96% en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

Groupe SNCF - (MWh)	2024	2025	Variation 2025 vs 2024
1. Consommation de combustible provenant du charbon et des produits à base de charbon	0	0	
2. Consommation de combustibles provenant du pétrole brut et de produits pétroliers	5 582 102	5 434 644	-3%
3. Consommation de combustible provenant du gaz naturel	1 432 309	1 377 028	-4%
4. Consommation de combustible provenant d'autres sources fossiles	260 417	211 935	-19%
5. Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources fossiles	1 879 958	1 839 239	-2%
6. Consommation totale d'énergie fossile	9 154 786	8 862 845	-3%
Part des sources fossiles dans la consommation totale d'énergie - (%)	49%	48%	-1%
7. Consommation provenant de sources nucléaires	7 023 921	6 878 758	-2%
Part de la consommation provenant de sources nucléaires dans la consommation totale d'énergie - (%)	38%	38%	0%
8. Consommation de combustible provenant de sources renouvelables, y compris de la biomasse	1 497 898	1 418 792	-5%
9. Consommation d'électricité, de chaleur, de vapeur et de froid achetés ou acquis à partir de sources renouvelables	945 542	1 124 628	19%
10. Consommation d'énergie renouvelable non combustible autoproduite	21 318	22 562	6%
11. Consommation totale d'énergie renouvelable	2 464 758	2 566 667	4%
Part des sources renouvelables dans la consommation totale d'énergie - (%)	13%	14%	6%
Consommation totale d'énergie	18 643 466	18 308 270	-2%

Les secteurs d'activité du groupe SNCF sont décrits en SBM-1. Ils sont répertoriés comme secteurs à fort impact climatique au sens du règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission. Par conséquent, l'ensemble du périmètre des consommations d'énergie est considéré par cet indicateur.

Répartition du poids de chaque levier dans l'effort de décarbonation en 2025

Groupe SNCF	2025
Sobriété et efficacité énergétique	22%
Bâtiment	12%
Transport	10%
Changement de sources énergétiques	78%
Bâtiment	8%
Transport	71%

2.2.4.8 Contribution des parties prenantes

Les cibles de décarbonation du groupe SNCF en France ont été fixées en 2020, auprès de l'Agence des participations de l'État.

Fin 2024, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs ont présenté une ébauche de plan d'action d'adaptation au changement climatique à l'échelle macro à l'État français. Une version détaillée et précisée de ces plans a été transmise début 2026, après revue par le comité stratégique climat.

Le suivi des objectifs et des cibles sont présentées deux fois par an au conseil d'administration de SNCF SA, où siègent quatre représentants des salariés.

Les consommations d'énergie sont agrégées pour la traction ferroviaire, les carburants des véhicules routiers des flottes commerciales, de services, de la traction aérienne, des engins de chantiers et les consommations d'énergie des sites.

2 Informations environnementales

Une ventilation est opérée par type d'énergie (fossile, nucléaire, renouvelable) selon les caractéristiques d'énergie et le mix de production ou consommation s'il s'agit d'un vecteur.

Pour l'électricité, une logique market-based est appliquée, avec une distinction entre :

- L'électricité provenant du réseau, dont le mix de production est déterminé à partir des valeurs de l'AIB pour l'Europe
- L'électricité renouvelable issue de PPA ou de certificats de garanties d'origines éligibles.

Pour le gazole et l'essence, la réglementation en vigueur en Europe est appliquée (fraction de biocarburant obligatoire dans le carburant à la pompe).

En 2025, les consommations totales d'énergie du groupe SNCF se composent de :

- 48% de consommations d'énergies fossiles : trains diesel des sociétés ferroviaires, bus pour Keolis, camions et transport par avion pour GEODIS
- 38% de nucléaire : consommation électrique des trains en France
- 14% d'énergie renouvelable : biocarburants pour les trains, les bus et les camions, et électricité renouvelable issue du réseau et de certificats de garanties d'origine.

La baisse de -2% par rapport à 2024 est due :

- Au passage aux biocarburants sur les véhicules commerciaux de Keolis, en substitution du diesel, ainsi qu'à la perte de marchés
- À la baisse de consommation de l'avion de GEODIS, en maintenance pendant deux mois, ainsi qu'une baisse de la consommation des véhicules commerciaux (éco-conduite, baisse de l'activité, passage aux biocarburants).

Ces baisses compensent la hausse de la consommation d'énergies fossiles chez SNCF Voyageurs en raison de l'augmentation des trafics. À noter que les PPA font plus que doubler en France.

2.2.5.2 Production d'énergie renouvelable

Groupe SNCF - (MWh)	2024	2025	Variation 2025 vs 2024
Production d'électricité renouvelable auto-consommée	21 318	22 562	5,8%
Production d'électricité renouvelable revendue	1 152	4 295	273%
Production d'électricité renouvelable totale	22 470	26 857	19,5%

Les deux indicateurs comprennent la production d'électricité renouvelable des panneaux solaires, éoliennes et PPA sur site.

La production d'énergie renouvelable du groupe SNCF comprend exclusivement l'autoproduction d'électricité. Des panneaux photovoltaïques sont installés sur les terrains et bâtiments dont le Groupe est propriétaire. Elle augmente de 19,5% en 2025 par rapport à 2024.

2.2.5.3 Intensité énergétique sur la base du chiffre d'affaires net

En 2025, la consommation totale d'énergie couvre près de 100% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe vs 96% en 2024. Le ratio 2024 n'a pas été recalculé.

Groupe SNCF	2024	2025	Variation 2025 vs 2024
Consommation totale d'énergie provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique par produit net provenant d'activités dans des secteurs à fort impact climatique - (MWh/unité monétaire)	431	426	-1,2%
Chiffre d'affaires net total (états financiers) - (M€)	43 354	42 991	-0,8%

Les secteurs d'activité du groupe SNCF sont décrits en SBM-1. Ils sont répertoriés comme secteurs à fort impact climatique au sens du règlement délégué (UE) 2022/1288 de la Commission, par conséquent :

- L'ensemble du périmètre des consommations d'énergie est considéré pour cet indicateur
- Le chiffre d'affaires net provenant d'activités à fort impact climatique est le même que le chiffre d'affaires net total des états financiers, publié dans le Rapport de gestion consolidé, Indicateurs clés de performance financière.

Le ratio est quasiment stable entre 2024 et 2025.

2.2.6. Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES - E1-6

2.2.6.1 Émissions totales de GES [ART66]

Groupe SNCF - (tCO ₂ e)	2022	2024	2025	Variation 2025 vs 2024	Cible 2030	(2050)	Variation 2025 vs 2022
Émissions de GES du scope 1							
Émissions brutes de GES du scope 1	1 938 843	1 882 380	1 838 391	-2%	*	N. A.	-5%
Pourcentage d'émissions de GES du scope 1 résultant des systèmes d'échange de quotas d'émission réglementés - (%)	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.	N. A.
Émissions de GES du scope 2							
Émissions brutes du scope 2 - location-based	938 891	931 560	787 028	-16%	N. A.	N. A.	-16%
Émissions brutes du scope 2 - market-based	1 133 356	970 543	829 876	-14%	*	N. A.	-27%
Émissions significatives de GES du scope 3							
Émissions totales brutes indirectes de GES	8 931 233	9 529 822	9 780 623	3%	N. A.	N. A.	10%
1. Biens et services achetés	1 918 420	2 477 919	2 396 795	-3%	*	N. A.	25%
2. Biens d'investissement	1 305 357	1 526 190	1 867 259	22%	*	N. A.	43%
3. Activités relevant des secteurs des combustibles et de l'énergie (non incluses dans les scopes 1 et 2)	765 286	802 719	732 524	-9%	*	N. A.	-4%
4. Transport et distribution en amont	3 897 015	3 688 203	3 925 393	6%	*	N. A.	N. A.
5. Déchets produits lors de l'exploitation *	126 176	160 455	149 037	-7%	*	N. A.	N. A.
6. Voyages d'affaires	Non publié	Non publié	Non publié	N A	N. A.	N. A.	N. A.
7. Déplacements domicile-travail des salariés *	323 941	250 280	213 149	-15%	*	N. A.	N. A.
8. Actifs loués en amont	Non publié	Non publié	Non publié	N A	N. A.	N. A.	N. A.
9. Acheminement en aval	N. C.	N. C.	N. C.	N A	N. A.	N. A.	N. A.
10. Transformation des produits vendus	N. C.	N. C.	N. C.	N A	N. A.	N. A.	N. A.
11. Utilisation des produits vendus *	256 239	341 662	209 709	-39%	*	N. A.	N. A.
12. Traitement en fin de vie des produits vendus	N. C.	N C	N. C.	N A	N. A.	N. A.	N. A.
13. Actifs loués en aval	2 399	7 323	11 686	60%	N. A.	N. A.	N. A.
14. Franchises	N. C.	N. C.	N. C.	N A	N. A.	N. A.	N. A.
15. Investissements *	336 400	275 071	275 071	0%	*	N. A.	N. A.
Émissions totales de GES							
Émissions totales de GES - location-based	11 808 967	12 343 762	12 406 042	0,50%	N. A.	N. A.	N. A.
Émissions totales de GES - market-based	12 003 432	12 382 745	12 448 890	0,53%	N. A.	N. A.	N. A.

Non publié : Données qui ne sont pas disponibles au moment de la publication du rapport de durabilité et sur lesquelles le groupe SNCF n'a pas pris d'engagement SBTi.

N. A. : Non applicable. Les cibles 2030 sont présentées en E1-4. Le groupe SNCF n'a pas pris d'objectifs à 2050.

N. C. : Non concerné. Ces postes ne sont pas pris en compte dans la comptabilité carbone, le Groupe n'ayant pas d'activité sur ces postes.

Les émissions du Groupe sont consolidées par scope et postes du scope 3. Le Groupe choisit de ne pas désagréger ses émissions : elles sont issues à 90% de ses activités de Transport réalisées en propre ou sous-traitées, en France et à l'international.

Périmètre des données

En 2023, le groupe SNCF a revu sa comptabilité pour la mettre en conformité avec les exigences du GHG Protocol. Les données constituant le Bilan GES du Groupe ont été recalculées depuis l'année 2022. Les données ainsi présentées dans ce deuxième rapport de durabilité sont comparables entre 2022 et 2025.

En 2025, les émissions brutes de GES couvrent près de 100% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe vs 96% en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées.

* En 2025, le groupe SNCF publie des données sur les postes 3.5, 3.7, 3.11, 3.15 pour les années 2024 et 2025, des engagements ayant été pris sur ces postes (cibles SBTi) [Cf. BP2].

Les résultats sur le périmètre du Groupe en France peuvent être appréciés à travers le tableau des cibles de décarbonation du groupe SNCF en France, qui présente également pour comparaison les émissions effectives pour les années 2015, 2022, 2023 et 2024 [Cf. E1-4].

Émissions du scope 1

La baisse des émissions du scope 1 est liée à la baisse des consommations d'énergie du Groupe (cf E1-5).

Émissions du scope 2 en market-based

Les émissions en market-based baissent de 14% :

- Recours plus important aux énergies renouvelables
- Baisse des facteurs d'émission.

Émissions du scope 3

Sur les émissions significatives indirectes du scope 3 en hausse de 3% :

- 3.2 : Hausse des immobilisations, en raison de l'arrivée de nouveaux matériels roulants pour TER et Transilien
- 3.4 : Hausse de 6% portée par GEODIS

2 Informations environnementales

- Mise à jour du facteur d'émission diesel dans EcoTransIT pour prendre en compte les fuites de méthane en amont
- Détour par le Cap de Bonne-Espérance des flux maritimes.

2.2.6.2 Méthodes, hypothèses et facteurs d'émissions

Pour le suivi de ses émissions, l'entreprise s'appuie sur :

– Les derniers facteurs d'émissions de sources connues : Base Empreinte ADEME, Ecolinvent, Agence Internationale de l'Énergie (données 2023), Environmental Protection Agency (États-Unis en location-based)

– Les potentiels de réchauffement global du 6e rapport du GIEC 2022 : IPCC Sixth Assessment Report (AR6 - 100 year).

Chaque année, le reporting carbone du groupe SNCF est organisé en deux temps afin de s'assurer de la cohérence de la comptabilité carbone :

– Publication dans le rapport financier annuel Groupe en février de l'année N+1 de reporting

– Complétion du questionnaire CDP à l'été N+1 de l'année de reporting.

Ces deux temps génèrent des instances entre référents carbone du groupe SNCF. Ils s'assurent que la comptabilité carbone en place permet de suivre les objectifs en cours. Un point d'avancement est réalisé deux fois par an au comité exécutif Groupe et au conseil d'administration, comme décrit en E1-1.

Le calcul des émissions de GES du groupe SNCF est réalisé selon la méthode du GHG Protocol depuis 2024. Ce choix est guidé par un besoin d'homogénéisation et de lisibilité des comptabilités carbone des différentes entités et filiales du Groupe, réparties dans 60 pays. En effet, les exercices de reporting sur la comptabilité carbone doivent pouvoir répondre à différentes obligations, réglementaires ou non (CSRD, CDP, SBTi, etc.) qui imposent la mise en place de règles comptables communes.

Les émissions de GES sont exprimées en tCO₂e (tonnes de CO₂ équivalents), pour les gaz suivants :

– Dioxyde de carbone (CO₂), protoxyde d'azote (N₂O) et méthane (CH₄)

– Fuites de fluides frigorigènes, et notamment d'hydrofluorocarbure (HFC).

Les émissions GES de scopes 1,2 et 3 liées à l'énergie et aux fuites de fluides frigorigènes sont calculées via l'outil de consolidation extra-financier SAP-FC. La table de facteurs d'émissions y est intégrée, pour calcul à partir des données primaires de consommations (ou de fuites pour les fuites de fluides frigorigènes) renseignées par les contributeurs. Pour Keolis et GEODIS, les émissions liées à l'électricité hors France sont calculées par leurs propres outils et sont restituées dans SAP-FC.

Les émissions du poste 3.4 de GEODIS sont calculées dans les outils métiers de GEODIS.

Les autres émissions du scope 3 sont calculées à part, dans des tableurs internes dédiés par catégorie d'émissions significatives indirectes et par société, soit via le tableur « ABC » de l'Association pour la transition Bas Carbone ABC que chaque société ferroviaire du Groupe complète. Les données précalculées sont saisies dans SAP-FC pour procéder à la consolidation des données.

Le groupe SNCF s'appuie sur des facteurs d'émission issus de sources publiques.

Base Empreinte ADEME

– Facteurs d'émissions des énergies : Électricité - mix moyen/consommation, Essence/Supercarburant sans plomb (95, 95-E10, 98), Fioul domestique, Gaz naturel mix moyen/consommation, Gaz naturel liquéfié, Gazole non

routier, GNC, Gaz Naturel Comprimé pour véhicule routier, Gaz pétrole liquéfié, Kerosène, Butane, Gazole routier/B100, Biodiesel/sans changement d'affectation des sols, Biogaz, Bioethanol, Biodiesel HVO 100, Essence E85, Hydrogène (vaporeformage du gaz naturel), Éolien, Solaire (origine Chine).

– Facteurs d'émissions des fluides frigorigènes : PFC-51-14, R113, R134a, R22, R404A, R410a, SF₆, etc.

– Facteurs d'émissions monétaires : Construction, France continentale ; Services (imprimerie, publicité, architecture et ingénierie, maintenance multi-technique des bâtiment, Maintenance multi-technique, France continentale ; Prestation assurance, France continentale ; Enseignement, France continentale ; Petites fournitures, France continentale ; Textile et habillement, France continentale ; Hébergement et restauration, France continentale ; Machines et équipements, France continentale ; FE Transport terrestre, France continentale

– Facteurs d'émissions massiques : cuivre, béton armé, acier, bois, textile.

International Energy Agency (IEA)

– Facteur d'émissions électricité location-based des pays suivants : Allemagne, Belgique, Chine, Espagne, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Sénégal, Vietnam.

Gov.uk

– Facteur d'émission électricité Royaume-Uni.

EPA (Environmental Protection Agency)

– Facteur d'émissions électricité location-based pour les États-Unis.

Association of Issuing Body (AIB)

– Facteurs d'émissions market-based Mix résiduels scope 2 des pays suivants : Allemagne, Belgique, Chine, Espagne, Italie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Sénégal, Vietnam.

Powernext -EEX

Facteurs d'émissions market-based Mix résiduels (hors PPA et garanties d'origine) : France.

Autres

Des facteurs d'émissions peuvent être calculés sur la base de données de fournisseurs pour les achats de biens, de services et d'immobilisations.

Pour GEODIS, les sources de facteurs d'émission résiduels sont la base AIB (Union Européenne) et la base Green-e (États-Unis).

2.2.6.3 Instruments contractuels

Pour certaines de ses entités, le groupe SNCF achète de l'électricité renouvelable valorisée en scope 2 market-based, grâce à des PPA ou des certificats de garanties d'origine. Les premiers éléments publiés concernent la part d'électricité renouvelable dépendant d'instruments contractuels, qui est de 2%. La production d'électricité renouvelable a doublé chez SNCF Voyageurs en France.

En 2025, GEODIS déclare également des certificats d'électricité renouvelable en France et aux États-Unis.

2.2.6.4 Catégories d'émissions de scope 3

Catégories d'émissions de scope 3 incluses

Les émissions significatives du scope 3 sont celles sur lesquelles le Groupe a pris des objectifs dans le cadre des engagements SBTi.

Catégories d'émissions de scope 3 exclues

[ART66]

Les catégories d'émissions de scope 3 exclues sont :

– Les catégories non concernées car le groupe SNCF n'a pas d'émissions liés à ces postes : 3.10, 3.12, 3.14.

– Le poste 3.9, considéré comme optionnel par le GHG Protocol, et à ce titre exclu de la comptabilité carbone Groupe ainsi que du périmètre des émissions éligibles à la prise d'objectifs de décarbonation SBTi

– Les postes 3.6, 3.8, 3.13, non significatifs en termes de volume d'émissions et sur lesquels le Groupe n'a pas pris d'engagement SBT. La comptabilité est fiabilisée plus tardivement dans l'année et communiquée dans la réponse publique du groupe SNCF au CDP.

Un bilan carbone complet de l'année antérieure est réalisé en cours d'année pour répondre au CDP. En 2024, les émissions significatives indirectes se répartissaient comme suit :

Groupe SNCF		2024
3-1.	Produits et services achetés	24,3%
3-2.	Biens immobilisés	16,4%
3-3.	Émissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans le scope 1 ou le scope 2)	7,8%
3-4.	Transport de marchandises amont et distribution	36,6%
3-5.	Déchets générés	5,5%
3-6.	Déplacements professionnels	0,5%
3-7.	Déplacements domicile-travail	2,5%
3-8.	Actifs en leasing amont	0,1%
3-9.	Transport aval et distribution	N. A.
3-11.	Utilisation des produits vendus	3%
3-13.	Actifs en leasing aval	0%
3-15.	Investissements	3%
Total scope 3		100%

Limites, méthodes d'estimation, outils

Utilisation de données 2024 pour 2025

Des données 2024 sont publiées au titre de l'année 2025 dans les cas suivants :

- Fluides frigorigènes
 - Keolis : moyenne de 2022 à 2024
 - Fluides frigorigènes Bâtiment de SNCF Réseau et SNCF SA
- Pour l'ensemble du scope 3
 - Keolis sauf le poste 3.3
 - TER Dakar
- Pour certains postes du scope 3
 - GEODIS pour le 3.2
 - L'ensemble du poste 3.5
 - ICF et Keolis pour le poste 3.15.

Ces données 2024 sont en qualité car calculées post-publication du rapport de durabilité 2024 (12 mois 2024 réels).

Émissions du scope 3

Les émissions de GES du scope 3 sont calculées à partir de données primaires : monétaires ou physiques/unités d'œuvre.

Toutes les émissions du scope 3 sont calculées sur la base de données primaires, sauf pour le poste 3.7 Déplacements domicile-travail. Les facteurs d'émission utilisés sont décrits pour chacun des postes ci-dessous.

3.1 Produits et services achetés & 3.2 - Biens immobilisés

Les émissions de GES liées aux produits et services achetés proviennent de la fabrication de biens et de services achetés dans l'année par le Groupe. Les données sont ventilées selon

la nomenclature Achats entre CAPEX et OPEX : OPEX en rubrique 3.1 du GHG Protocol Achats biens et services, CAPEX en rubrique 3.2 du GHG Protocol Immobilisations. Tout achat amorti sur plus de deux ans est affecté au poste 3.2.

Les données d'entrées utilisées sont de deux natures :

– Monétaires : Les données monétaires sont associées à des facteurs d'émissions de fournisseurs quand ils existent, à défaut des facteurs d'émissions génériques proposées par la Base Empreinte de l'ADEME

– Massique : achats de matériaux, fournitures, train (roues, banquettes etc.). Les facteurs d'émission massiques sont issus soit de la base Empreinte de l'ADEME, soit de facteurs d'émission des fournisseurs.

Pour le poste 3.1, les données sont issues de l'ERP Achats Groupe : données liées aux prestations de services, intellectuelles, travaux de maintenance, maintenance et petites fournitures. Un travail d'amélioration continue se fait avec des données fournisseurs, notamment sur les prestations intellectuelles.

Pour le poste 3.2, les émissions de GES liées aux biens immobilisés correspondent aux CAPEX. Les données utilisées comprennent :

– Données monétaires : Dépenses de travaux ouvrage d'art ou construction ou rénovation.

– Données physiques : Nombre de trains mis en service, nombre de nouveaux véhicules dans le parc auto, tonnes ou unités de matériel pour l'entretien du réseau comme les nouveaux rails achetés, ballast acheté, caténaires - éléments linéaires, caténaires - supports, caténaires - consoles, traverses en béton, traverses en bois.

Les calculs sont réalisés avec les facteurs d'émission appropriés de la Base Empreinte ADEME ou avec des facteurs d'émission fournisseurs.

3.3 Émissions liées aux combustibles et à l'énergie (non inclus dans les scopes 1 et 2)

Ces données sont obtenues à partir des facteurs d'émissions de l'énergie de la Base Empreinte de l'ADEME comprenant une part de scope 3 pour l'amont et le transport de l'énergie.

3.4 Transport de marchandises amont et distribution

Émissions liées à la sous-traitance des activités de transport.

– Pour les sociétés ferroviaires : collecte des kilomètres du sous-traitant pour le transport routier. Calcul avec facteur d'émission pour le service de transport routier en kilomètres ou consommation en litres pour le diesel routier de la Base Empreinte ADEME.

– Pour GEODIS, le calcul des émissions de CO₂e des transports sous-traités (aérien, maritime, ferroviaire, routier) est réalisé suivant la méthodologie du Global Logistics Emissions Council (GLEC).

3.5 Déchets générés

Émissions liées aux déchets, dangereux et non dangereux.

Ces données sont obtenues à partir du poids des déchets et des facteurs d'émissions de ces déchets dont la source est la Base Empreinte de l'ADEME.

3.7 Déplacements domicile-travail

Émissions liées au trajet domicile-travail des salariés du Groupe. Les informations collectées concernent les distances de trajet annuel en km des employés réparties par mode de transport : voiture individuelle (essence, diesel, électrique), covoiturage, transports en commun (train, métro, bus, tramway), deux-roues motorisés, vélo à assistance électrique, marche (émissions nulles). Le calcul repose sur un échantillonnage basé sur des enquêtes auprès des salariés du Groupe.

2 Informations environnementales

Ces données en km annuels sont ensuite multipliées par les facteurs d'émissions domicile-travail de la base ADEME.

3.9 Transport aval et distribution

Émissions correspondant aux déplacements des clients vers ou depuis les gares. Ces émissions ne sont plus publiées dans la comptabilité carbone du Groupe car ce poste est considéré comme optionnel par le GHG Protocol et est exclu du périmètre couvert par des objectifs de réduction par l'initiative SBT.

3.11 Utilisation de produits vendus

Ces données correspondent aux émissions liées :

– À la vente de combustibles fossiles par une filiale de GEODIS en Pologne

– À l'énergie de traction consommée par les entreprises ferroviaires externes au groupe SNCF, auxquelles SNCF Réseau a vendu des sillons.

Elles sont calculées à partir des facteurs d'émission de la Base Empreinte de l'ADEME et du GLEC Framework-V3 (pour le gazole utilisé dans les véhicules routiers de marchandises).

3.15 Investissements

Émissions liées à certains investissements du Groupe, comme les coentreprises, participations minoritaires et entreprises associées. Les données sont calculées à partir des facteurs d'émission de la Base Empreinte de l'ADEME.

2.2.6.5 Systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission

En 2025, le groupe SNCF n'est pas soumis aux systèmes réglementés d'échange de quotas d'émission.

2.2.6.6 Émissions biogéniques

En 2025, une révision méthodologique a permis de corriger une information publiée en 2024, où les émissions biogéniques de combustion étaient présentées en scope 3. La méthodologie actualisée présente désormais les émissions au sein du scope 1, conformément aux exigences normatives.

Émissions biogéniques de scope 1

Les émissions de GES biogéniques en scope 1 sont issues des consommations de biocarburants (essence E85, B100, biodiesel HVO, biogaz). Elles représentent 199 806 tCO₂e en 2025.

Les facteurs d'émissions sont issus de la Base empreinte de l'ADEME et correspondent à la fraction de CO₂b des facteurs d'émissions proposées pour l'essence E85, le B100, le biodiesel HVO et le biogaz.

Émissions biogéniques des scopes 2 & 3

Le groupe SNCF n'est pas encore suffisamment outillé pour faire le suivi des émissions biogéniques de scope 2 et 3. Néanmoins, concernant le scope 2, la part d'émissions biogéniques relative au scope 2 du groupe SNCF est limitée, avec moins de 1% de réseau de chaleur et de froid dans le Bilan GES lié à l'énergie.

2.2.6.7 Ventilation des émissions

Les émissions de GES du groupe SNCF sont ventilées par scope.

Pour répondre aux besoins des objectifs de décarbonation de l'État actionnaire et se conformer à la nomenclature de la SNBC, les tableaux relatifs aux cibles APE et aux leviers de décarbonation du plan de transition présentent une ventilation par activité :

– Bâtiment : consommations d'énergie des bâtiments

– Transport : consommations d'énergies des trains, bus, camions, véhicules utilitaires et de service.

2.2.6.8 Intensité de GES sur la base du chiffre d'affaires

Groupe SNCF	2024	2025	Variation 2025 vs 2024
Émissions totales de GES location-based par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	285	289	1,35%
Émissions totales de GES market-based par chiffre d'affaires net - (tCO ₂ /unité monétaire)	286	290	1,38%
Chiffre d'affaires net utilisé pour calculer l'intensité GES - (M€)	43 354	42 991	-0,84%

En 2025, le périmètre de la couverture des émissions de GES a été élargi de 96% à près de 100%. Le ratio 2024 a été mis à jour pour tenir compte des évolutions de la comptabilisation des émissions [Cf. BP2].

Le ratio comprend :

– Les émissions de GES Scopes 1,2 et 3 dans le monde, y compris les émissions significatives indirectes

– Le chiffre d'affaires net du groupe SNCF, couvrant l'intégralité du périmètre des émissions de GES du Groupe.

Les actions de décarbonation menées sur l'ensemble des scopes d'émission de gaz à effet de serre permettent de limiter l'inflation de l'intensité énergétique par chiffre d'affaires net du groupe SNCF.

Le chiffre d'affaires net utilisé pour calculer l'intensité GES est le même que le chiffre d'affaires net total des états financiers, publié dans le Rapport de gestion consolidé, Indicateurs clés de performance financière.

2.2.7. Projets d'absorption et d'atténuation des GES financés au moyen de crédits carbone – E1-7- [ART66]

2.2.7.1 Absorption et stockage de GES

Le recours à des mécanismes dits « de compensation » pour compenser ou « réduire » ses propres émissions de GES n'est pas inscrit dans la stratégie du groupe SNCF. Le groupe SNCF concentre ses efforts sur la réduction des émissions de GES associées à toutes ses activités pour contribuer à l'atteinte des engagements de réduction des émissions de GES pris dans le cadre de l'Accord de Paris.

Cependant, avec l'ouverture à la concurrence, certaines filiales sont confrontées à des demandes client de « compensation carbone » dans le cadre des réponses à appels d'offres. Pour encadrer ces situations, le Groupe a clarifié sa position dans une doctrine, coconstruite avec les filiales, afin de clarifier cette position.

2.2.7.2 Objectif « Zéro net »

Le groupe SNCF ne publie pas encore d'objectif « Zéro net ». Néanmoins des réflexions sont en cours dans certaines filiales pour la prise d'engagement « Zéro net » sur leurs périmètres.

2.2.8. Tarification interne du carbone – E1-8

Le groupe SNCF ne met en œuvre ni redevances carbone internes ni fonds carbone internes.

2.3. Pollution - E2

2.3.1. Politique - E2-1

L'analyse de matérialité du groupe SNCF montre une matérialité uniquement dans le domaine de la qualité de l'air, sur le périmètre de GEODIS et Keolis, pour les activités de transport. Les éléments publiés portent sur ce périmètre, conformément à l'IRO matériel :

IRO		Politique	Plan d'action
Pollutions (air, sols, etc.)	Impact négatif	Pollutions de l'air liées à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine • Politiques environnementales des sociétés • Plan de transition climatique des sociétés	• Réduire l'utilisation de carburants fossiles (cf. Plan de transition) • Renouveler les flottes de véhicules pour aller vers des motorisations moins émettrices de polluants

Pour autant des actions et des politiques existent et sont poursuivies sur l'ensemble des enjeux liés aux pollutions.

[14, AR10 – MDR-P (a)]

La prévention de la pollution de l'air s'inscrit dans la démarche environnementale de Keolis. L'un des quatre engagements de sa politique environnementale est de protéger l'environnement en maîtrisant les activités et en prévenant les pollutions.

GEODIS place les enjeux environnementaux au cœur de sa démarche de responsabilité sociétale et de sa stratégie. Conscient des impacts des activités de transport et de logistique sur l'environnement, GEODIS est engagé dans l'action climatique et la réduction des impacts environnementaux des chaînes d'approvisionnement. GEODIS s'attache à développer pour ses clients, et avec ses partenaires, des solutions innovantes et respectueuses de l'environnement. Un des trois objectifs de la politique environnementale de GEODIS est de prévenir et réduire les émissions polluantes et les nuisances pour atténuer l'impact sur les personnes et les écosystèmes exposés.

Champ d'application

Les politiques de Keolis et GEODIS sont applicables à l'ensemble de leurs filiales respectives.

Responsabilité de mise en œuvre

Les présidentes de GEODIS et Keolis sont responsables de la mise en œuvre de la politique relative à la pollution de l'air sur leur périmètre respectif. Elles sont membres du comité exécutif et rendent compte au P.-D.G du groupe SNCF.

Alignement sur des normes tierces

Pour renforcer et faire reconnaître cet engagement environnemental, Keolis est engagé depuis 2013 dans la certification ISO 14001 v2015 – Système de management environnemental. Cette certification permet à Keolis et à ses filiales de réduire les impacts environnementaux, de mesurer et rendre compte sur la transition écologique, d'accroître l'efficacité opérationnelle et de maîtriser le risque industriel environnemental.

Un pilotage de la certification de Keolis est mis en place permettant :

- L'accompagnement des filiales au déploiement : sensibilisation du comité de direction, diagnostic terrain, suivi trimestriel des plans d'action, levées des écarts, présentation du kit outils
- La mutualisation de la planification et des retours d'expériences des audits

– La valorisation de la certification auprès des clients et assureurs.

GEODIS s'engage à connaître et respecter les lois et les réglementations environnementales dans tous les pays où il opère ainsi qu'à respecter les engagements volontaires ou contractuels pouvant aller au-delà de la réglementation.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Keolis collabore avec l'ensemble de ses parties prenantes parmi lesquelles les autorités organisatrices de la mobilité (AOM), les usagers et les communautés locales, pour garantir que sa politique environnementale réponde aux attentes et besoins spécifiques. Ces consultations permettent d'ajuster les pratiques pour maximiser les bénéfices sociaux et environnementaux.

GEODIS échange régulièrement avec ses parties prenantes pour s'assurer que sa politique environnementale répond à leurs attentes et à ses propres enjeux. Ses parties prenantes comprennent :

- Les clients : revues d'activité dédiées aux enjeux environnementaux
- Les salariés : présentation aux représentants du personnel
- Les fournisseurs, notamment de matériels ou de services
- Les villes ou régions dans lesquelles GEODIS opère
- Les organisations gouvernementales, comme l'ADEME.

Mise à disposition des politiques

La politique environnementale de Keolis inclut la prévention en matière d'émissions polluantes. Cet axe fait partie intégrante des actions environnementales mises en place par ses filiales.

GEODIS met à disposition de ses parties prenantes son rapport de durabilité et sa politique environnement sur son site internet, intranet et sur les sites physiques. GEODIS publie également annuellement son rapport d'activité et de durabilité (rapport RSE volontaire).

Atténuation des impacts négatifs liés à la pollution de l'air

Les politiques en matière de pollution de l'air favorisent d'une part l'utilisation de matériels roulants et véhicules plus performants et d'autre part la consommation d'énergies moins émettrices. En cela, elles visent à prévenir et atténuer les émissions polluantes.

La consommation d'énergie dans les bâtiments du Groupe n'a pas un impact matériel sur la qualité de l'air.

2.3.2. Actions et ressources - E2-2

Les actions de renouvellement des flottes allant vers des motorisations moins émettrices de polluants sont déployées chez Keolis et GEODIS.

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Réduire l'utilisation de carburants fossiles (cf. Plan de transition) - Renouveler les flottes de véhicules pour aller vers des motorisations moins émettrices de polluants			
 SNCF Réseau	 SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

2.3.2.1 Plan d'action de GEODIS

En effet pour GEODIS, la combustion de carburants fossiles est le premier facteur de génération de polluants atmosphériques. Les actions menées par le Groupe dans le cadre de son engagement de décarbonation incluent une réduction de l'utilisation de carburants fossiles et contribuent ainsi à la réduction des polluants atmosphériques.

Les principaux polluants atmosphériques générés par les activités de transport de GEODIS sont :

- Les oxydes d'azote (NOx)
- Les oxydes de soufre (SOx)
- Les particules (PM)
- Les hydrocarbures non méthaniques (NMHC).

GEODIS développe progressivement une offre de livraison bas carbone et basse émission compétitive, adaptée aux enjeux environnementaux sur la route et dans les centres-villes, afin de contribuer à la réduction de la pollution de l'air et à l'amélioration de sa qualité.

Intervenant comme opérateur du dernier kilomètre intra-urbain, GEODIS met en œuvre plusieurs initiatives pour prévenir et réduire les émissions polluantes (NOx, SOx, particules fines) et les nuisances dans les agglomérations :

- GEODIS dispose d'une flotte de camions répondant aux normes les plus récentes (EURO 5 ou EURO 6 en Europe). L'expérimentation et l'usage de véhicules alternatifs, qu'ils soient électriques, biodiesel ou biogaz contribuent à réduire graduellement les émissions polluantes et le niveau de bruit.
- Le déploiement de bases logistiques urbaines : espaces dédiés à la livraison et au stockage de proximité qui permettent de minimiser les distances parcourues.
- L'utilisation de vélos cargos.

Concernant la génération de microplastiques, GEODIS est pleinement conscient des enjeux environnementaux liés à son métier de transporteur routier. Il mène une veille sur ce sujet et attend de ses fournisseurs pneumaticiens le renforcement des études d'impacts, des outils de mesure et de technologies réduisant la résistance au roulement et le phénomène d'abrasion.

2.3.2.2 Plan d'action de Keolis

La politique environnementale de Keolis fixe les objectifs pour lesquels des plans d'actions et de prévention pour atténuer les impacts négatifs sont mis en œuvre. Concernant la qualité de l'air, la prévention et la réduction recouvrent les cas suivants :

- Flotte de véhicules : Keolis exploite une flotte de bus et cars d'environ 23 000 véhicules répartie dans le monde. L'exploitation de cette flotte génère plusieurs types de polluants atmosphériques issus de différentes sources :
 - Les polluants à l'échappement des véhicules (oxydes d'azotes NOx, particules PM, hydrocarbures HC, monoxyde de carbone CO) du fait de la combustion dans les moteurs thermiques : le renouvellement progressif des véhicules par des matériels aux normes plus récentes (EURO 6) et plus performants contribue à réduire cette pollution. En 2024 et

2025, une estimation de ces émissions a été réalisée pour la flotte commerciale routière en France.

- Les polluants hors échappement dus à l'abrasion des pneus, des freins et de la route ainsi qu'à la remise en suspension (particules PM, microplastiques). Keolis assure une veille sur ces sujets via des échanges avec plusieurs types de structures (organismes scientifiques, agences de l'Etat). Keolis a mis en place des expérimentations dans ses filiales afin de tester des technologies permettant de réduire les émissions à la source (via filtrage ou via modification de la composition de certains composants abrasés). Le déploiement de ces expérimentations sera considéré à la vue de leur efficacité et de leur coût.

– Qualité de l'air dans les Enceintes Ferroviaires Souterraines (EFS) : Keolis exploite plusieurs réseaux de métro concernés par cette problématique. Un suivi régulier des niveaux de pollution est assuré et diverses solutions pour réduire les niveaux d'émissions sont mises en place au niveau du matériel roulant ou de l'infrastructure.

2.3.3. Cibles - E2-3

Les polluants atmosphériques (NOx, SOx, particules fines, NMHC) sont émis au sein de la chaîne de valeur (flotte en propre et flotte des sous-traitants, compagnies aériennes et transporteurs maritimes), contribuant à la dégradation de la qualité de l'air. GEODIS et Keolis mesurent l'efficacité de leurs actions notamment au travers du développement de leurs flottes respectives de véhicules à faibles émissions de polluants. Les deux entreprises travaillent à mesurer, de manière exhaustive, les émissions de polluants atmosphériques liées à leurs activités et au sein de leurs chaînes de valeur.

À fin 2025, GEODIS a tenu son objectif de livrer les centres-villes de 100 métropoles françaises avec des moyens à faibles émissions. GEODIS dispose par ailleurs d'une flotte de camions répondant aux normes d'émissions de polluants les plus récentes : plus de 85% de sa flotte répond aux norme EURO5 ou EURO6 en Europe et plus de 10% roulent grâce à des énergies alternatives.

Pour les années à venir, Keolis s'est fixé deux objectifs :

- Intégration du sujet pollution de l'air dans les appels d'offres notamment en estimant les émissions de la flotte et les réductions attendues par le renouvellement.
- Estimation annuelle des émissions de polluants de la flotte :
 - France : amélioration méthodologique à partir de la veille sur les mises à jour des facteurs d'émission afin d'ajuster les calculs aux plus récentes valeurs disponibles (notamment méthode HBEFA, Handbook Emission Factors for Road Transport, base de données européenne)
 - International : mise en place de la collecte des informations nécessaires à l'estimation
 - Émissions hors échappement : mise en place de la méthodologie de calcul pour estimer ces émissions.

2.3.4. Pollution de l'air, de l'eau et des sols - E2-4

Keolis suit plusieurs indicateurs pour suivre l'évolution des émissions polluantes au pot d'échappement de sa flotte commerciale des véhicules routiers en termes de pollution de l'air.

Keolis	2024	2025
Part des km bus/cars non diesel - Monde	34%	35%
Part de la flotte thermique en Euro 6 – France	60%	67%
Émissions de polluants g/100km – Flotte routière France		
CO	38,4	33,8
NOx	618,6	603,4
PM 2.5	2,6	2,5
HC	5,5	4

Les émissions sont calculées à partir des kilomètres parcourus par la flotte routière auxquels sont appliqués les facteurs d'émission issus de l'étude de l'ADEME « Panorama et évaluation des différentes filières d'autobus urbains ».

2.3.5. Dépôts et incidents majeurs – E2-6

Étant donné l'absence de dépôts et incidents majeurs survenus au cours de la période 2025, la pollution atmosphérique étant liée aux émissions issues des pots d'échappement de la flotte de véhicules de GEODIS et Keolis, aucune dépense opérationnelle et dépense d'investissement n'a été engagée.

2.4. Biodiversité et écosystèmes - E4

2.4.1. Plan de transition et intégration de la biodiversité et des écosystèmes dans la stratégie et le modèle économique - E4-1

Le groupe SNCF intègre progressivement la biodiversité et les écosystèmes dans l'analyse de la résilience de sa stratégie et de son modèle économique, même s'il n'a pas, à ce stade, mené d'analyse de résilience spécifiquement dédiée aux risques liés à la biodiversité. Plusieurs travaux structurants y contribuent. Une étude de vulnérabilité aux risques de chute d'arbres dans le contexte du changement climatique, commanditée par SNCF Réseau et intégrant une modélisation prospective des zones à risque à l'horizon 2050, a permis d'évaluer les investissements nécessaires pour réduire, dans les prochaines années, le niveau d'exposition du réseau.

Par ailleurs, une première étude d'empreinte biodiversité et une étude de dépendances ont été réalisées, complétées par une analyse de risques associés. Celle-ci évalue, d'une part

La politique de préservation de la biodiversité porte les enjeux matériels identifiés dans l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Gestion / Préservation de la biodiversité	Impact négatif	• Engagements act4nature International • Politiques biodiversité par société	Act4nature International : • Consolider la stratégie et dialoguer avec les parties prenantes • Réduire les pressions des opérations directes • Agir sur la chaîne de valeur • Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser
	Impact positif		
			Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger (potentiel ou avéré) pour l'ensemble des espèces vivantes (animales, végétales, etc.)
			Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité

La gestion des projets ferroviaires intègre le management de l'environnement et de la sécurité environnementale. Les impacts sur la biodiversité et les écosystèmes sont évalués et minimisés dès les phases amont de conception. Les impacts substantiels les plus importants, lorsqu'ils ne peuvent être évités ou réduits, sont compensés si nécessaire. Les aménagements sont conçus pour répondre aux impératifs

les risques associés aux dépendances identifiées, en tenant compte de l'état des services écosystémiques en France et, d'autre part, les risques pesant sur les sites du Groupe, à l'aide de l'outil Biodiversity Risk Filter développé par WWF. Les résultats nécessitent une appropriation approfondie et doivent être interprétés avec prudence, en fonction du contexte propre de chaque site.

Des travaux sont également en cours dans le cadre de la démarche Science-based Targets for nature (SBTN), afin d'identifier les sites les plus à risques.

Bien que les enjeux de biodiversité terrestre et marine n'aient pas été qualifiés de matériels dans le cadre de l'analyse de double matérialité, GEODIS a conduit en 2024, avec l'appui d'experts externes, une étude sur l'ensemble de sa chaîne de valeur. Celle-ci évalue ses impacts et dépendances sur la biodiversité ainsi que les risques associés. Cette première étape alimente les travaux en cours du Groupe pour définir son plan d'actions, intégrer la biodiversité dans sa feuille de route, renforcer la vigilance sur les sites proches de zones sensibles et mettre en œuvre des plans d'actions pour réduire l'impact de ses activités sur la faune et la flore.

2.4.2. Politiques - E4-2

2.4.2.1 Principaux éléments des politiques liées à la biodiversité et aux écosystèmes

Objectifs généraux

Signée en 2022, la politique environnement des sociétés ferroviaires sert de fondement aux politiques de biodiversité, d'économie circulaire et de gestion de l'eau des sociétés ferroviaires. Interconnectées, ces politiques mettent en évidence l'interdépendance des enjeux climatiques, de l'économie circulaire et de la gestion de l'eau avec la biodiversité.

La politique environnement repose sur plusieurs principes directeurs : respect des obligations légales de conformité, amélioration continue de la performance environnementale et prise en compte des préoccupations des parties prenantes internes et externes.

Concernant la biodiversité, l'objectif est de minimiser les impacts négatifs tout en maximisant les impacts positifs. Cela inclut des initiatives spécifiques pour éviter la conversion des espaces naturels, réduire les impacts des infrastructures existantes, et restaurer les habitats dégradés.

techniques en limitant au maximum les effets sur les écosystèmes. En phase travaux, des mesures préventives sont mises en œuvre et contrôlées pour limiter les risques d'incidence sur les écosystèmes. En cas d'impact involontaire et accidentel sur l'environnement, notamment sur la biodiversité, l'incident est déclaré et enregistré conformément à la politique de sécurité globale intégrant la dimension

2 Informations environnementales

environnementale. Le traitement de l'incident se fait en concertation avec les autorités administratives et donne lieu à des mesures correctives et à des retours d'expérience pour éviter la répétition de l'incident sur ce chantier ou sur des chantiers similaires.

Depuis 2018, l'ensemble des sociétés ferroviaires sont engagées dans le dispositif act4nature, devenu act4nature international en 2020. Ce cadre volontaire vise à encourager les entreprises à agir, à adopter des politiques ambitieuses et à intégrer la biodiversité dans leur stratégie pour enrayer la perte de biodiversité. Les organisations partenaires, membres du comité de pilotage (instituts de recherche, organisations d'entreprises, ONG), garantissent la qualité des engagements.

Les engagements, pris en 2018 puis renouvelés en 2021 et 2024, structurent la politique biodiversité du groupe SNCF autour de quatre axes :

- « Stratégie et dialogue avec les parties prenantes »
- « Agir sur notre scope 1 : réduire les pressions de nos opérations directes »
- « Agir sur notre chaîne de valeur (scopes 2 et 3) »
- « Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser ».

La politique environnement de SNCF Réseau porte un engagement de protection de la biodiversité. Elle se décline en trois programmes inclus dans les engagements act4nature international :

- Sécuriser les travaux de maîtrise de la végétation
- Restaurer les continuités écologiques des cours d'eau
- Restaurer les continuités écologiques terrestres.

Processus de suivi et d'évaluation

Les engagements act4nature international combinent des engagements collectifs communs à toutes les entreprises et des engagements individuels propres à l'activité de l'entreprise signataire. Ces engagements sont validés par le comité de pilotage act4nature international, qui vérifie leur caractère SMART (spécifique, mesurable, additionnel, réaliste, temporellement encadré des engagements), avec indicateurs, objectifs et échéances.

Ces engagements, ainsi que leur bilan, sont publiés sur le [site internet du groupe SNCF](#) et sur [le site internet de act4nature international](#).

Les trois programmes biodiversité de SNCF Réseau font également l'objet d'un suivi spécifique dans le cadre de la Stratégie Nationale Biodiversité de la France, pour la mesure portant sur les voies ferrées.

Le suivi et l'évaluation de l'efficacité de la politique environnementale, y compris le volet biodiversité reposent sur un système de management environnemental structuré : définition d'indicateurs de suivi, réalisation d'audits internes et externes et publication régulière de rapports sur les progrès réalisés.

Initiatives spécifiques et partenariats

Le Groupe contribue à des projets de recherche sur la biodiversité (programme ITTECOP, thèses, etc.). Des partenariats avec des organisations environnementales et des institutions académiques renforcent ces actions, permettant de bénéficier d'expertises externes et de favoriser l'innovation dans les pratiques de gestion écologique.

2.4.2.2 Champ d'application

Les engagements act4nature international engagent les sociétés ferroviaires, sur le périmètre français. Cependant, l'engagement 1.4 prévoit d'élargir l'étude d'impacts et de dépendances sur un périmètre international à l'horizon 2026.

Ces engagements couvrent les impacts directs et indirects, liés à la chaîne de valeur du Groupe. Le test de l'outil GBS (Global Biodiversity Score) utilisé pour évaluer l'empreinte biodiversité du Groupe a permis d'évaluer l'impact de la chaîne de valeur amont et partiellement la chaîne de valeur aval via le bilan carbone (rabattement & diffusion des voyageurs). En revanche, l'outil ne permet pas encore de prendre en compte l'impact des déchets.

La politique environnement s'applique également aux sociétés ferroviaires. [Cf. Changement climatique – ESRS E1 ; Pollution – ESRS E2 ; Économie circulaire – ESRS E5].

2.4.2.3 Responsabilité de mise en œuvre

La directrice RSE du groupe SNCF est responsable de la mise en œuvre de la politique biodiversité. En 2025, elle est membre du comité exécutif Groupe et rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

Les engagements act4nature international, composés d'engagements communs et d'engagements individuels, sont validés et signés par le P.-D.G du groupe SNCF. Leur avancée fait l'objet d'une revue semestrielle au comité de pilotage biodiversité Groupe, composé des représentants RSE des sociétés.

2.4.2.4 Alignement sur des normes tierces

Engagement avec act4nature et transport4nature

Le Groupe a pris des engagements au sein des initiatives internationales act4nature international et transport4nature, sa déclinaison sectorielle. Dans ce cadre, elle s'est engagée à évaluer l'opportunité d'intégrer la démarche SBTN. Elle a ainsi rejoint en 2025 le Lab transition nature, porté par WWF, l'OFB et SBTN.

Pacte Mondial des Nations unies

En matière de responsabilité sociétale, le groupe SNCF s'engage à respecter les principes du Pacte mondial des Nations unies. Ces principes incluent des mesures pour la protection de l'environnement, telles que la prise en compte des impacts sur la biodiversité et l'intégration de critères environnementaux dans les processus d'achat. Cet engagement est crucial pour aligner les actions du Groupe avec les objectifs de développement durable des Nations unies.

Normes et Référentiels Internationaux

En plus des normes spécifiques à l'environnement, le groupe SNCF applique les lignes directrices de la Global Reporting Initiative (GRI) pour le reporting RSE et le GHG Protocol pour la mesure et le reporting des émissions de gaz à effet de serre. Bien que principalement axées sur la gestion des émissions, ces normes contribuent indirectement à la protection des écosystèmes en encourageant la réduction des activités polluantes et des émissions de gaz à effets de serre contributrices au changement climatique.

2.4.2.5 Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Autorités organisatrices et collectivités locales

Les attentes des autorités organisatrices et des collectivités locales sont intégrées dans la politique biodiversité du Groupe. Lors des négociations de conventions, les enjeux liés à la biodiversité (préservation des habitats naturels, réduction des nuisances environnementales, etc.) sont systématiquement pris en compte afin de répondre aux exigences réglementaires et aux préoccupations locales.

Associations environnementales

La consultation régulière de ces associations permet de mobiliser leur expertise pour concilier au mieux les enjeux industriels (sécurité des circulations, capacités de production, etc.) et le respect de la biodiversité.

Des conventions de partenariat ou de mécénat sont mises en place avec certaines d'entre elles. Elles incluent le partage de

connaissances de l'entreprise vers les associations, des appuis thématiques et méthodologiques de la part des associations, ainsi que des actions de sensibilisation.

Le comité de pilotage de act4nature international réunit des organismes scientifiques, des associations environnementales et des associations d'entreprises. Il examine et valide les engagements individuels des entreprises. De nouveaux engagements ont ainsi été pris par le Groupe en juillet 2024, dans la continuité des engagements pris en 2018 et en 2021.

Riverains et communautés locales

Les intérêts des riverains et des communautés locales sont pris en compte pour limiter les nuisances potentiellement générées par les activités ferroviaires lors des projets et travaux. Conformément aux obligations réglementaires, des consultations de parties prenantes sont conduites pour planifier et minimiser les impacts environnementaux.

Politique environnementale globale

La politique environnementale globale du Groupe, fondée sur la transparence et le dialogue avec les parties prenantes, couvre également la préservation de la biodiversité et des écosystèmes.

2.4.2.6 Mise à disposition de la politique

Les engagements act4nature international, ainsi que leur bilan, sont publiés sur le [site internet du groupe SNCF](#) et sur le [site internet de act4nature international](#).

En interne, ils sont également disponibles sur l'intranet, et partagés régulièrement au sein de la comitologie interne qui rassemble des représentants des différentes sociétés ferroviaires.

2.4.2.7 Contribution à des vecteurs d'impacts directs sur la perte de biodiversité

L'évaluation des impacts du Groupe sur la biodiversité sur l'ensemble de sa chaîne de valeur a montré les synergies entre ses politiques environnementales, le changement climatique et la surexploitation des ressources.

Les nouveaux engagements act4nature international ont été construits en intégrant ces enseignements, en particulier :

L'axe « Agir sur notre scope 1 - Réduire les pressions de nos opérations directes »

L'axe « Agir sur notre chaîne de valeur (scopes 2 & 3) ».

La politique biodiversité du Groupe prend en compte le changement climatique, le changement d'affectation des terres, l'artificialisation des terres, le changement d'utilisation des eaux douces et des mers, les espèces exotiques envahissantes, la pollution et d'autres aspects pertinents.

Changement climatique

L'engagement n°9 pris dans act4nature international vise à réduire les pressions liées au changement climatique :

– En réduisant les émissions de GES du Groupe sur les scopes 1 et 2

– En poursuivant l'émission de green bonds carbone et de green commercial papers.

[Cf. Changement climatique – ESRS E1]

Changement d'affectation et artificialisation des terres et changement d'utilisation des eaux douces et des mers

La gestion des infrastructures ferroviaires exerce une pression sur l'utilisation des sols. Cependant, des efforts sont engagés pour minimiser son empreinte. Plusieurs engagements d'act4nature international y contribuent :

– L'engagement n°4, sur l'évolution des modes opératoires, notamment de maîtrise de la végétation

– L'engagement n°7, sur l'évaluation du potentiel du foncier à des fins de valorisation écologique.

Le groupe SNCF prend en compte l'impact de ses activités sur les ressources en eau. Des mesures préventives visent à préserver la qualité des eaux et des zones humides. Le suivi des impacts des infrastructures ferroviaires sur les écosystèmes aquatiques fait partie des politiques environnementales du Groupe. Par ailleurs, l'engagement n°5 du Groupe dans act4nature international porte sur la restauration des continuités hydroécologiques.

Espèces exotiques envahissantes

L'entreprise contribue à la lutte contre les espèces exotiques envahissantes via plusieurs projets de recherche et expérimentations sur le terrain : projet REEVES et projet avec l'INRAE pour tester l'efficacité du bâchage.

Pollution

La gestion des risques de pollution est une priorité pour le groupe SNCF. Des mesures sont mises en place pour prévenir et atténuer les impacts environnementaux, qu'ils soient chimiques ou physiques. Des plans d'action spécifiques sont élaborés pour gérer les risques de pollution accidentelle ou chronique. Des dispositifs d'alerte éthique sont accessibles aux salariés et aux partenaires tiers. Un suivi et une remontée des événements environnementaux sont également réalisés, ainsi que des mesures de réparation associées.

Impacts sur les espèces et les écosystèmes

Les projets peuvent conduire à la fragmentation des habitats et à des impacts sur les milieux. Le Groupe met en place les mesures ERC (Éviter, Réduire, Compenser), pour limiter ces impacts. L'engagement n°5 porte sur la restauration des continuités hydroécologiques, et l'engagement n°6 sur la préservation des continuités écologiques terrestres par le réseau ferroviaire historique.

Services écosystémiques

Conformément à ses engagements act4nature international, l'entreprise a mené une étude de ses dépendances à la biodiversité. Elle reconnaît sa dépendance aux services écosystémiques et s'engage à les préserver dans le cadre de ses différentes politiques.

Les politiques de biodiversité et d'écosystèmes du Groupe sont alignées avec les enjeux présentés dans la partie dédiée à la description de l'analyse de double matérialité [cf. Exigences de publication supplémentaires des ESRS sectorielles, Biodiversité et écosystèmes ESRS E4-SBM3]. Le Groupe adopte une approche intégrée de gestion de ses impacts environnementaux, tout en déployant des mesures spécifiques pour protéger la biodiversité et les écosystèmes.

2.4.2.8 Lien entre les politiques et impacts matériels

Impacts et dépendances des activités ferroviaires

Une analyse par typologie d'activités des impacts et dépendances directs et indirects sur la chaîne de valeur a été menée sur le périmètre des sociétés ferroviaires.

L'élargissement de cette analyse au groupe SNCF est prévu pour 2026.

Sur le scope 1, les impacts négatifs concernent :

– La fragmentation et la destruction d'habitat

– Les espèces exotiques envahissantes

– L'entretien de la végétation.

SNCF Réseau mène deux programmes nationaux portant sur la mise en transparence de l'infrastructure au droit des cours d'eau classés sensibles et sur les zones constituant des obstacles aux déplacements de la faune terrestre. Ils visent à mieux évaluer les impacts du patrimoine ferroviaire sur la biodiversité et à contribuer à l'amélioration de la fonctionnalité des écosystèmes. Ces programmes s'inscrivent dans la politique biodiversité de SNCF Réseau, et sont intégrés dans les engagements act4nature international.

2 Informations environnementales

Les impacts positifs sont liés au rôle potentiel de continuité écologique et de refuge pour la biodiversité des dépendances vertes de l'infrastructure.

En particulier, SNCF Réseau possède des grands espaces fonciers non exploités, comme des lignes ferroviaires non circulées et d'anciennes friches industrielles. Elles constituent des zones de quiétude et de développement libre de la biodiversité ordinaire et extraordinaire :

- Les abords des voies ferrées sont des refuges attractifs pour certaines espèces (insectes sur espaces herbeux, renforcés par la sortie du glyphosate).

- Les réseaux hydrauliques de drainage de la plateforme ferroviaire sont attractifs pour les amphibiens. Les abords de voies et le ballast sont des zones attractives pour les reptiles.

- La création des voies ferrées aujourd'hui insérées dans leur environnement ont créé des écosystèmes spécifiques (parois rocheuses) dans certains secteurs.

Cependant, bien que la problématique de continuités écologiques terrestres avec rétablissement soit prise en compte lors de la création des lignes nouvelles, l'infrastructure existante (hors LGV) peut constituer un obstacle ou une rupture de la continuité écologique.

Les sociétés ferroviaires intègrent ces exigences environnementales à leurs marchés publics de travaux et fixent les obligations et mesures à mettre en œuvre en matière de respect de la biodiversité et des écosystèmes aux entreprises de travaux. Le document contractuel peut prendre la forme :

- D'une charte chantier vert pour les projets à faible enjeu

- D'une notice de respect de l'environnement détaillée pour les projets ayant un niveau d'enjeu plus important intégré au dossier de consultation.

Impacts et dépendances des filiales et chaîne de valeur

GEODIS a réalisé en 2024 à l'aide d'experts externes une étude sur l'ensemble de sa chaîne de valeur qui évalue ses impacts et dépendances sur la biodiversité ainsi que les risques associés. Bien que les enjeux de biodiversité ne soient pas ressortis comme matériels dans son analyse de double matérialité, GEODIS a identifié les impacts suivants :

- La pollution (air, eau et sol) : les activités de transport de GEODIS émettent des polluants dans l'air, l'eau et les sols, notamment à travers les microparticules de pneus et les émissions de NOx, SOx et particules fines ;

- Les espèces exotiques envahissantes (EEE) : le risque d'introduction d'EEE est élevé notamment via le transport maritime (eaux de ballast, conteneurs) et le transport routier ;

- Les émissions de gaz à effet de serre : au travers de ses activités, le Groupe GEODIS émet des GES contribuant au réchauffement climatique qui impacte la biodiversité et les écosystèmes ;

- L'artificialisation et la fragmentation des habitats par le choix et la construction de nouveaux entrepôts ;

- Le risque de collision avec la faune aux abords des routes et par l'utilisation des voies maritimes ;

- La destruction d'habitats de la faune ou de la flore, qui résulte de l'activité extractive de métaux (fabrication des véhicules ou de racks de stockage), de terres rares (batteries électriques), de matières de base pour l'emballage ou les biocarburants. Cette étude a permis à GEODIS de définir en 2025 un plan d'actions pour intégrer la biodiversité dans sa feuille de route et réduire ses impacts sur la faune et la flore. Ce plan d'actions constitue le volet biodiversité de la politique de durabilité de GEODIS pour traiter les impacts identifiés le long de sa chaîne de valeur.

2.4.2.9 Lien entre politiques et dépendances

En 2024, le Groupe a renouvelé ses engagements dans l'initiative volontaire act4nature international en faveur de la biodiversité. Ces engagements forment la colonne vertébrale de sa politique biodiversité.

L'engagement n°1 « Se fixer une trajectoire biodiversité aux horizons 2030 et 2050 cohérente avec la stratégie RSE Groupe » prévoit notamment de publier une analyse par typologie d'activités de ses impacts et dépendances directs et indirects, ainsi que les risques et opportunités sur sa chaîne de valeur.

Lien avec les dépendances

La politique du groupe SNCF relative à la biodiversité et aux écosystèmes s'appuie sur une série de mesures visant à minimiser les impacts environnementaux de ses activités tout en assurant la préservation des ressources naturelles. Le groupe SNCF dépend fortement de la santé des écosystèmes pour maintenir ses infrastructures et ses opérations. Par exemple, les voies ferrées traversent des zones naturelles qui nécessitent une gestion durable pour éviter l'érosion et garantir la stabilité des sols. La protection des milieux naturels permet également de prévenir les perturbations dans les services de transport liées à des événements climatiques extrêmes.

Plus précisément, en 2023 le Groupe a réalisé une analyse de ses dépendances en s'appuyant sur l'outil ENCORE et sur une analyse complémentaire ciblée sur les services écosystémiques recensés par l'UICN en France. Le Groupe reconnaît sa dépendance envers quatre services écosystémiques majeurs : la formation et protection des sols, la disponibilité en eau, la régulation climatique, et la protection contre les événements extrêmes.

Plusieurs travaux ont été menés afin d'évaluer les risques liés à la biodiversité sur les opérations directes du Groupe. Une première évaluation des risques associés aux dépendances identifiées a été menée, en tenant compte de l'état des services écosystémiques en France. Le risque est augmenté en cas de dégradation d'un service écosystémique dont le Groupe dépend fortement. La mise en œuvre de l'outil biodiversity risk filter développé par WWF pour les assets « sites » a permis d' étoffer ces premiers travaux.

Les résultats doivent donc être interprétés avec prudence, en tenant compte du contexte spécifique de chaque site. La compréhension détaillée des différents paramètres et résultats et la comparaison avec les informations locales sont en effet essentielles pour préciser le niveau réel de risque.

Les résultats nécessitent encore une bonne appropriation, mais attirent l'attention sur certains sites situés dans les régions du sud de la France. Ils seront affinés et complétés dans le cadre des travaux en cours avec la démarche SBTN et devraient nous permettre d'identifier les sites les plus à risque.

2.4.2.10 Empreinte sur la biodiversité

Dans le cadre de l'évaluation de son empreinte biodiversité, le Groupe a testé le Global Biodiversity Score (GBS) pour évaluer ses impacts indirects, donc liés à sa chaîne de valeur. L'étude a porté sur l'année 2021, sur le périmètre des sociétés ferroviaires.

L'outil évalue les impacts historiques (dits impacts statiques) et les impacts supplémentaires liés à l'activité pendant l'année d'étude (impacts dynamiques). Il permet ainsi d'identifier les facteurs de pression les plus contributeurs.

Il apparaît que cet impact additionnel (statique et dynamique) est principalement lié au changement d'usage des sols associé à certains des achats (fabrication des matériaux nécessaires aux activités de construction, équipements de transport, etc), à la production d'électricité et aux émissions de GES tout au long de la chaîne de valeur.

L'engagement n°10 act4nature porte sur la diminution de la pression liée à la consommation de matières premières. Notamment, SNCF Réseau s'est engagé à s'approvisionner en filière labellisée (achat de chêne français certifié PEFC ou FSC) pour les traverses de chemin de fer en bois. Concernant les matières premières telles que le fer et les granulats, le déploiement du réemploi du rail et du ballast diminue le recours à de nouvelles ressources.

De plus, le Groupe a identifié comme levier d'action la politique d'achats responsables. Celle-ci intègre des critères environnementaux tout au long de la chaîne de valeur, pour la production et l'approvisionnement. Lors des appels d'offres, une note de 5% est attribuée aux émissions de CO₂, en plus de la note de 20% attribuée aux critères RSE. Des clauses environnementales spécifiques exigent des fournisseurs qu'ils respectent les standards de la politique de préservation de la biodiversité. Ces clauses permettent de suivre et d'évaluer en continu la conformité des fournisseurs aux exigences environnementales, assurant ainsi une traçabilité accrue des matières premières et des composants utilisés.

Les sociétés ferroviaires n'identifient pas de production, d'approvisionnement ou de consommation significatifs à partir d'écosystèmes.

À ce stade, le Groupe n'identifie pas de conséquence sociale significative d'incidences liées à la biodiversité et aux écosystèmes en lien avec ses politiques relatives à la biodiversité et aux écosystèmes.

En cas d'impacts particuliers d'un projet, SNCF Réseau associe ses parties prenantes en amont :

- Dans le cadre d'une phase de concertation réglementaire (débat public, enquête publique)
- Dans le cadre d'une démarche volontaire de dialogue territorial auprès des parties prenantes externes concernées (élus, financeurs, associations, riverains).

2.4.2.11 Prise en compte d'enjeux spécifiques

Zones sensibles sur le plan de la biodiversité

Avec sa politique environnement et sa démarche de management environnemental, le Groupe couvre l'ensemble de son périmètre d'activité à proximité de zones protégées ou de zones sensibles du point de vue de la biodiversité. Il vise sa conformité avec la réglementation environnementale française et européenne. Les engagements act4nature international du Groupe couvrent l'ensemble du périmètre français.

Pratiques foncières durables

Deux types de fonciers sont à considérer : d'une part les abords de l'infrastructure linéaire et dépendances vertes, d'autre part les différents sites.

Des actions sont conduites par SNCF Immobilier pour mieux connaître les emprises et évaluer la valeur écologique du foncier, en particulier sur les friches. Il n'y a pas encore de résultats exploitables à l'échelle nationale.

Parmi les démarches ponctuelles :

- La remise en pleine terre de certains espaces lors des projets urbains portés par Espaces ferroviaires (par exemple, les messageries à Paris 12^e),
- Les projets de renaturation partielle de sites en activité, tels que le technicentre industriel de Bischheim ou le technicentre maintenance Bretagne.

Concernant l'infrastructure linéaire, il s'agit de fonciers confiés à SNCF Réseau par l'État et dont il en assure la gestion, conformément à l'article L.2111-20 du code des transports.

Lutte contre la déforestation

Dans le cadre des engagements act4nature international de SNCF, SNCF Réseau s'est notamment engagé à s'approvisionner en filière labellisée pour les traverses bois.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions a intégré dans ses cahiers des charges une clause demandant aux entreprises de construction de recourir à du bois issu de forêts gérées durablement ou labellisé.

2.4.3. Actions et ressources - E4-3

Le coût des actions prévues pour les années à venir relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer.

2.4.3.1 Engagements act4nature International

Plan d'action

Le Groupe a pris des engagements act4nature puis act4nature international depuis 2018. Ils ont été renouvelés en 2021 puis en 2024. Ils constituent la colonne vertébrale de sa politique en matière de biodiversité. Ces engagements sont SMART (spécifiques, mesurables, additionnels, réalistes, temporellement encadrés).

Le bilan des engagements 2021 est publié sur le site institutionnel du Groupe. La démarche act4nature international publie également un bilan tous les deux ans, le [dernier](#) date de début 2025. Les nouveaux engagements pris en 2024 s'inscrivent dans la continuité, et sont structurés autour des impacts directs et indirects. Ils sont disponibles sur le [site SNCF](#) et organisés en quatre axes :

- « Stratégie et dialogue avec les parties prenantes »
 - Se fixer une trajectoire biodiversité aux horizons 2030 et 2050 cohérente avec la stratégie RSE Groupe
 - Mesurer, piloter et rendre compte de nos engagements
 - Se faire accompagner et partager
- « Agir sur le scope 1 : réduire les pressions des opérations directes »
 - Faire évoluer les modes opératoires, notamment de maîtrise de la végétation
 - Améliorer la préservation des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau par le réseau ferroviaire historique
 - Améliorer la préservation des continuités écologiques terrestres par le réseau ferroviaire historique
 - Évaluer le potentiel de notre foncier à des fins de valorisation écologique
- « Agir sur la chaîne de valeur (scopes 2 et 3) »
 - Diminuer les pressions liées au changement climatique
 - Diminuer la pression liée à la consommation de matières premières
- « Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser »
 - Sensibiliser à la biodiversité les salariés et les citoyens
 - Contribuer à l'amélioration des connaissances.

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Mettre en œuvre les engagements act4nature International : • Consolider la stratégie et dialoguer avec les parties prenantes • Réduire les pressions des opérations directes • Agir sur la chaîne de valeur • Contribuer à l'amélioration des connaissances et sensibiliser	 		
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

2 Informations environnementales

Les engagements act4nature international comportent des échéances différenciées, fixées selon les thématiques à 2025, 2026, 2027, 2030 ou 2035.

2.4.3.2 Principales réalisations pour ces différents axes

Réduction importante de l'usage de produits phytosanitaires de synthèse

L'arrêt de l'utilisation du glyphosate par SNCF Réseau est effectif depuis fin 2021, grâce à la mise en place de solutions alternatives :

- Produits de biocontrôle
- Déploiement réussi des nouveaux trains désherbeurs.

Cela a permis de franchir un cap majeur et de réduire fortement l'usage de produits phytopharmaceutiques de synthèse, moyennant une augmentation significative des coûts d'entretien (+17%).

L'impact sur la végétation présente dans les emprises et les modalités de gestion sont également en cours d'évaluation chez SNCF Réseau. La recherche et le déploiement d'actions alternatives à leur utilisation (telles que le déploiement de l'ensemencement choisi sur les voies de service ou la pose de géotextiles lors des renouvellements de voies) se poursuivent.

Par ailleurs, SNCF Gares & Connexions applique le zéro phyto depuis de nombreuses années. Le groupe SNCF est le seul être sorti de l'usage du glyphosate sur le périmètre ferroviaire européen.

En alternative aux traitements, l'ensemencement choisi est déployé sur les voies de service et dans les sous-stations. Les travaux menés depuis des années ont abouti au dépôt d'une marque : végétail.

Programme de restauration des continuités écologiques et sédimentaires des cours d'eau au droit des ouvrages franchissant

Ce programme concerne les cours d'eau prioritaires classés sur la liste nationale dite « n°2 » selon la réglementation Française.

Sur un patrimoine de plus de 1 644 ouvrages franchissant des cours d'eau Liste 2, 860 ouvrages ont déjà été diagnostiqués. SNCF Réseau a lancé l'étude complémentaire sur les ouvrages n'ayant pas bénéficié d'un diagnostic sur leur conformité. 74 ouvrages ont été déclarés non conformes. Parmi ceux-ci, 15 sont désormais mis en conformité après travaux et une quinzaine de projets sont en cours (en études préalables ou en travaux).

Restauration des continuités écologiques terrestres

SNCF Réseau conduit des études et élabore des plans d'action à l'échelle des régions, pour réduire la fragmentation des milieux en améliorant les continuités écologiques terrestres.

Par exemple en Occitanie, SNCF Réseau a fait réaliser une modélisation des mouvements de la grande faune sauvage sur plusieurs axes prioritaires de son réseau ferré. Cette étude vise à identifier des points potentiels de collisions entre la grande faune (sangliers et chevreuils principalement) et les trains. 44 « points chauds » ont ainsi été identifiés dont 12 prioritaires. Cinq points chauds sont d'ores et déjà aménagés, c'est-à-dire que la continuité écologique terrestre est rétablie. Les autres points chauds sont en cours d'étude ou en recherche de budgets en vue de les rendre franchissables par la grande faune terrestre en toute sécurité. Ces aménagements localisés sont pensés en priorité pour les sangliers et les chevreuils, mais bénéficient pour la plupart à une faune plus large et accroissent la transparence écologique des ouvrages ferroviaires.

En Île-de-France, SNCF Réseau a réalisé des travaux de réaménagement d'un passage inférieur de la LGV Atlantique jumelé à un pont autoroutier supportant les autoroutes

A10/A11, afin d'améliorer leur fonctionnalité pour la grande faune et en particulier le cerf élaphe, dont la diversité génétique est menacée par la fragmentation du massif forestier engendrée par ces deux infrastructures linéaires. Afin d'améliorer la connectivité écologique de ces ouvrages et les rendre plus attractifs pour la faune, plusieurs aménagements ont été réalisés : mise en place de végétation « guide » aux abords de l'ouvrage, créations d'andains sous l'ouvrage LGV, creusement de petites mares entre les deux ouvrages, mise en œuvre de substrat sablonneux au sol. Ce projet est le fruit d'un travail de plusieurs années de suivis écologiques, de réflexions avec des scientifiques et a été mené étroitement avec le territoire (commune, gestionnaire d'infrastructures autoroutière, etc.). Un suivi est actuellement mis en place pour mesurer l'efficacité des aménagements mis en œuvre.

En Provence-Alpes-Côte d'Azur, SNCF Réseau conduit une expérimentation sur les lignes de desserte de Port-St-Louis-du-Rhône et de Fos-Graveleau pour améliorer la transparence de l'infrastructure pour les amphibiens, mettant en œuvre des traverses creuses spécifiquement conçues pour faciliter la traversée des voies ferrées par les amphibiens.

D'autres démarches ont été menées et se poursuivent. Par exemple,

– Dans les Hauts-de-France, SNCF Réseau mène, en collaboration avec le Groupe Ornithologique et Naturaliste, une action de suivi des populations de reptiles dans les abords végétalisés des voies de desserte de Lille La Délivrance. Cette initiative s'inscrit dans le cadre du programme national POPReptile, intégré à la feuille de route régionale de la Stratégie Nationale Biodiversité 2030. Elle vise à améliorer la connaissance du patrimoine naturel au sein des emprises ferroviaires pour mieux l'intégrer dans les activités industrielles de SNCF Réseau

– En Occitanie SNCF Réseau a signé en 2025 et pour une durée minimale de 20 ans un contrat de coopération avec le Conservatoire d'Espace Naturel pour sécuriser, pérenniser et assurer le suivi d'une population de chauves-souris particulièrement riche qui utilise le tunnel ferroviaire désaffecté de l'Escalère pour pénétrer dans une grotte utilisée en hivernage et reproduction. Cette grotte est connue pour son importante population de chauves-souris. Les comptages font état d'au moins 800 grands rhinolophes en hibernation, 600 minioptères de Schreibers et 50 rhinolophes euryales en transit d'automne. La grotte est un gîte d'intérêt national d'après la hiérarchisation des gîtes majeurs, et le plus important gîte d'hibernation de Grand rhinolophe connu dans les Pyrénées centrales. Le site est désigné comme ZNIEFF de type I et II, et est en bord du site Natura 2000 FR7301822 « Garonne, Ariège, Hers, Salat, Pique et Neste ». L'action conjointe de SNCF Réseau et du CEN s'inscrit dans le plan régional d'actions Chiroptères (2018-2027).

Sortie de la créosote pour le traitement des traverses en bois

Historiquement, SNCF Réseau, comme tous les gestionnaires de réseaux ferrés, utilisait la créosote comme traitement préventif des traverses en bois pour lutter contre les agressions d'insectes et de champignons tout en conférant aux bois traités une résistance accrue aux conditions climatiques. Or, la créosote est un biocide très toxique pour la santé (classée comme cancérigène, génotoxique et reprotoxique) mais aussi pour l'environnement (avec un effet persistant et accumulatif). SNCF Réseau s'est donc engagée dans un processus d'abandon de ce produit qui a abouti, en 2025, au remplacement de la créosote par une huile cuivrée pour le traitement de ses traverses en bois, anticipant ainsi de quatre ans la fin prévue de son autorisation. La nouvelle unité de production de Bretenoux, implantée sur 26 hectares et employant environ 100 personnes, a été inauguré le 30 octobre

2025. La démarche participe ainsi au développement d'un savoir-faire industriel sur le territoire.

Conduite et soutien de projets de recherche

Lutte contre les espèces exotiques envahissantes

Le projet REEVES est un programme de lutte contre la renouée du Japon mené avec l'INRAE. Il est prolongé sur la période 2024-2026 pour poursuivre le suivi des stations expérimentales et élargir les expérimentations dans le cadre d'un partenariat avec le gestionnaire d'infrastructure ferroviaire belge Infrabel.

Effarouchement acoustique des grands mammifères terrestres pour réduire les collisions

Le projet SESAME vise à développer un dispositif d'effarouchement acoustique applicable aux réseaux ferroviaires. Il s'agit d'une thèse, copilotée par SNCF SA, SNCF Voyageurs et SNCF Réseau, en partenariat avec l'ENES et le MNHN (Réserve de la Haute Touche), soutenue en octobre 2024. Les signaux sonores conçus par la doctorante, destinés à limiter l'habitation de la faune, sont testés via des équipements installés en bord de voie et sur des trains régionaux. Le suivi se poursuit afin de valider leur efficacité et de définir les conditions d'industrialisation en vue d'un déploiement sur les trains et le long des voies dans les zones à forte accidentalité. En Normandie, un dispositif d'effarouchement est déployé depuis octobre 2025 en forêt de la Londe, en partenariat avec Elan Rail. Déjà expérimenté un an au Pays de la Loire, il y avait permis de réduire de 90 % les collisions sur les tronçons équipés.

Thèse sur la transparence écologique du réseau ferroviaire

La thèse porte sur les continuités écologiques et les mesures d'atténuation du risque de collision avec les ongulés sauvages. Menée en partenariat avec le laboratoire LADYSS de l'Université Paris 1, elle doit être soutenue au cours du premier semestre 2026. Elle vise à identifier les facteurs explicatifs des collisions et ceux qui conduisent les animaux à utiliser les passages à faune existants, afin de définir une méthodologie d'amélioration de ces ouvrages.

Programme de recherche ITTECOP

Le Groupe contribue au programme de recherche ITTECOP (Infrastructures, Territoires, Transports, Énergies, Écosystèmes et Paysages). À la suite de l'appel à projet de 2024, un séminaire de lancement s'est tenu fin 2024. Les projets sélectionnés ont démarré en 2025 pour une durée de trois ans.

Publication du guide de la végétalisation des parvis de gare

Dans le cadre de la démarche engagée par SNCF Gares & Connexions pour répondre aux enjeux environnementaux, un guide accompagne la maîtrise d'ouvrage pour favoriser les espaces végétalisés à proximité des gares. Publié en 2024, le guide de végétalisation :

- Présente le potentiel écologique des parvis de gare ainsi que les enjeux et contraintes spécifiques
- Dresse un état des lieux des parvis existants et met en avant les enjeux de leur réaménagement, en proposant pour chaque typologie de pôle d'échange multimodal (PEM), une vision ambitieuse de parvis végétalisés
- Décline les ambitions de végétalisation en objectifs généraux et propose des sources d'inspiration et des premières indications de mise en œuvre
- Comprend des fiches techniques détaillées pour chacun des éléments à déployer.

Ce guide propose une approche globale et systémique favorable au développement de la biodiversité. Les essences recommandées sont adaptées à chaque écorégion, en tenant compte du réchauffement climatique à un horizon de 10 ans.

Intégration de la biodiversité sur les sites SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs intègre la biodiversité sur ses sites et met en œuvre une gestion différenciée de ses espaces verts.

Transilien récompensé pour la valorisation des petits patrimoines naturels

– En 2025 25 gares ont obtenu le label de la Région Île-de-France « 500 petits patrimoines naturels en Île-de-France », pour leur gestion écologique des espaces verts, réalisée dans le cadre de chantiers d'insertion soutenus par Transilien. Cela représente une surface totale de plus de 33 000 m². Ce label identifie et valorise le patrimoine naturel présentant un potentiel d'accueil de la biodiversité et accompagne les gestionnaires dans l'amélioration de leurs pratiques.

– Sur la ligne R, un parcours pédagogique dédié à la biodiversité a été mis en place aux abords de la gare Transilien d'Héricy (77), avec 18 prairies fleuries, aménagées par des personnes en insertion et conçues pour offrir un maximum de refuges aux espèces présentes (nichoirs, petits hôtels à insectes, etc.).

Labellisation Ecojardin de deux gares de la ligne C

Grâce à la gestion différenciée des espaces verts et à des mesures spécifiques en faveur de la biodiversité, le comité de labellisation Ecojardin a attribué le label aux gares de Lardy et Breuillet Bruyères-Le-Châtel sur le RER C. Cette reconnaissance valorise le travail engagé de longue date par les équipes de la ligne C pour faire évoluer les pratiques de gestion des sites.

Identification de zones favorables à la biodiversité dans les technicentres

Chez TER, durant l'été 2025, l'association Arthropologia a accompagné trois technicentres TER dans l'identification des zones favorables à la biodiversité sur leur site. Au-delà de la reconnexion au potentiel de biodiversité, cette démarche vise surtout à sensibiliser aux bonnes pratiques de gestion permettant de créer, par les pratiques d'entretien, de nouveaux écosystèmes favorables à la biodiversité. La grille d'analyse utilisée lors des visites prend en compte : la typologie des espaces verts (strates herbacées, etc.), l'existence d'habitats et de végétation, la perméabilité du site et les pratiques d'entretien.

Le site de Crépy-en-Valois sur les lignes H et K s'est également engagé avec Arthropologia pour valoriser ses plantes et insectes via la sensibilisation des salariés et la mise en place d'actions favorables à la biodiversité. Crépy est le premier site Transilien à rejoindre cette démarche.

Une démarche similaire de reconnexion à la biodiversité sera déployée en 2026 sur les technicentres de Nîmes et Bordeaux.

Enfin pour acculturer les équipes, la direction RSE de TER a diffusé la boîte "sols vivants" sur ses sites à l'occasion de la Journée mondiale des sols le 5 décembre 2025.

Renaturation de délaissés ferroviaires au technicentre de maintenance Bretagne

Cette action s'inscrit dans une démarche globale d'économie régénérative et poursuit plusieurs objectifs : renaturation d'un site industriel avec un sol pauvre, amélioration des conditions de travail, inclusion de personnes en situation de handicap et contribution au bien commun.

En 2024 deux parcelles de 1 000 m² et 1 200 m² ont été réaménagées avec des espèces robustes, adaptées aux effets du changement climatique. Le projet est collaboratif, associant partenaires, salariés, leurs proches et des bénévoles d'autres entreprises, et a vocation à se poursuivre dans les prochaines années.

Intégration de la biodiversité au technicentre de Bismheim

2 Informations environnementales

Lors des travaux de transformation du technicentre de Bischheim achevés en 2025, la biodiversité et l'infiltration des eaux pluviales ont été intégrées au projet : création d'un merlon végétalisé de 330 m avec les terres excavées, d'une noue, plantation d'arbres et d'une haie dense, semis de prairies. Plusieurs zones sont ainsi dédiées à la biodiversité, et le site présente 15% de surface d'infiltration, ce qui améliore l'insertion du technicentre dans son environnement.

Cadastre vert

En 2025, SNCF Immo a piloté la réalisation d'un « cadastre vert » sur l'ensemble des emprises ferroviaires, hors voies, pistes et bandes de sécurité du réseau. Il s'agit d'une analyse du couvert végétal, selon la nomenclature COSIA, sur 230 000 parcelles SNCF, incluant également la mesure de la proximité avec les espaces naturels protégés.

2.4.3.3 Mesures de compensation de la perte de biodiversité

SNCF Réseau conduit des travaux de maintenance, de régénération et de modernisation. La conception de ses projets vise à limiter les impacts sur les écosystèmes via la démarche ERC et l'éco-conception. La très grande majorité de ces travaux concerne les infrastructures existantes, avec des impacts nuls ou restreints qui ne nécessitent pas de mesures de compensation.

Pour les projets d'infrastructures nouvelles, SNCF Réseau peut toutefois mettre en œuvre des programmes de mesures compensatoires environnementales, conformément à la réglementation française et aux prescriptions des autorités administratives chargées de l'instruction des autorisations environnementales. Les sociétés ferroviaires ne mettent pas en œuvre de compensation au sens de crédits biodiversité et/ou de renaturation.

Le Groupe ne dispose pas de données consolidées sur les impacts financiers des mesures de compensation réglementaires.

Le recours aux mesures compensatoires reste marginal au regard du volume total de travaux réalisés sur le réseau ferroviaire existant.

2.4.4. Cibles liées à la biodiversité et aux écosystèmes - E4-4

Dans le cadre de ses engagements act4nature international, le Groupe s'est fixé des objectifs, dont le caractère SMART est validé par le comité de pilotage act4nature international. Ces engagements publics portent sur les impacts directs et sur la chaîne de valeur. Ils contribuent à réduire les impacts négatifs identifiés, et à préserver les impacts positifs. Les objectifs sont orientés vers les résultats (production de guides, nombre de diagnostics et de projets réalisés, part de matériaux réemployés, etc.).

Les engagements de SNCF Réseau sont également intégrés dans la Stratégie nationale biodiversité portée par l'État français.

En 2025, le Groupe s'est engagé dans l'étape 1 (évaluation) du Lab transition nature porté par WWF, l'OFB et SBTN pour s'initier à la démarche Science Based Target for nature qui vise à établir des cibles, fondées sur la science, permettant d'inscrire l'activité des entreprises dans les limites planétaires.

Les engagements pris dans les différentes politiques (engagement SBTi pour le Groupe SNCF sur le carbone, politique et plan de sobriété eau, etc.) contribuent également à la construction d'une trajectoire biodiversité. Celle-ci sera construite en s'appuyant également sur les résultats de la démarche SBTN.

2.4.5. Indicateurs d'impact concernant l'altération de la biodiversité et des écosystèmes - E4-5

Le Groupe a réalisé une étude nommée « Cadastre vert » consistant à caractériser les sols du foncier SNCF et à évaluer leur potentiel écologique sur la base d'une analyse spatiale SIG. Celle-ci a notamment permis d'identifier les sites SNCF (centres industriels, gares) situés dans ou à proximité de zones naturelles protégées. Ces résultats récents sont en cours de fiabilisation, notamment par croisement avec des informations terrain. Ils feront ensuite l'objet d'une analyse coordonnée au niveau du Groupe SNCF afin d'alimenter les plans d'actions.

2.5. Économie circulaire - E5

2.5.1. Politique - E5-1

Le groupe SNCF s'est doté en 2024 d'une politique économie circulaire Groupe, signée par les dirigeants de ses sociétés.

Principaux éléments et objectifs

La politique économie circulaire du groupe SNCF vise à accompagner le développement du ferroviaire pour permettre la décarbonation des transports, conformément à l'Accord de Paris sur le climat. Elle vise à faire preuve de sobriété dans l'utilisation des ressources et favoriser l'économie circulaire.

Les engagements pris par le Groupe sont aussi l'opportunité de maîtriser les risques, dans un contexte de ressources planétaires limitées, et de développer l'ancrage socio-économique du Groupe dans les territoires. Elle s'articule autour de :

– Trois engagements directeurs :

- Préserver les ressources par une utilisation sobre et efficace. Cela concerne les actifs (pas de gaspillage), la consommation (juste besoin), la proposition de service (réponse adaptée au besoin).
- Créer, conserver, redonner de la valeur financière et extra-financière, en développant des solutions fondées sur l'économie circulaire qui améliorent la performance environnementale, sociale et opérationnelle, allongent la durée d'usage, évitent ou minimisent la production de déchets.
- Concevoir les projets, les opérations, les services dans une approche intégrant le court, le moyen et le long terme pour réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes de leur cycle de vie.

– Deux objectifs, couplés à des indicateurs :

- Flux entrants : augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans la consommation de ressources en particulier pour les activités ferroviaires.
- Flux sortants : dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement, cible du « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

La politique achats du groupe SNCF constitue un levier structurant de cette approche générale d'économie circulaire. Elle traduit, dans les pratiques d'achats, les engagements de sobriété dans l'utilisation des ressources et de recours accru aux matières issues du réemploi et du recyclage, en agissant sur l'ensemble des chaînes de valeur amont et aval. Les modalités opérationnelles de cette politique achats et ses contributions spécifiques à la réduction de l'usage de ressources vierges et au développement des ressources renouvelables sont décrites ci-après.

La politique économie circulaire porte sur les impacts matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Utilisation des ressources et économie circulaire	Impact négatif	Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle	Déploiement de l'économie circulaire sur les actifs et activités structurants : • Infrastructure et bâtiment • Matériel roulant • Offre de service • Numérique responsable
	Impact positif	Préservation des écosystèmes	

Déclinaison au sein des sociétés du groupe SNCF

La politique économie circulaire du groupe SNCF est déclinée par plusieurs sociétés afin de répondre à leurs enjeux spécifiques.

SNCF Réseau décline son engagement d'économie circulaire, en priorité sur les matériaux dimensionnant de la voie : rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire.

SNCF Gares & Connexions décline la politique économie circulaire du Groupe pour répondre aux enjeux spécifiques de l'exploitation et de la conception des gares à travers les axes stratégiques suivants :

– Orientation de 100% des déchets recyclables vers une filière de valorisation dans les gares et dans les chantiers

– Généralisation de l'éco-conception dans les projets de rénovation ou de construction de gare qui se traduit notamment par une conception au juste besoin et un recours favorisé au réemploi.

SNCF Voyageurs évalue de façon systématique la performance des offres, projets, services et comportements selon leurs impacts sur les ressources. SNCF Voyageurs travaille l'impact circulaire pour l'activité de transporteur et l'activité d'ingénierie industrielle et par périmètres d'application, notamment : les trains, les bâtiments industriels, les chantiers de déconstruction, les offres et services, les événements de communication internes et externes.

Pour RLE, des politiques spécifiques d'économie circulaire ont été déployées pour optimiser la gestion des déchets, promouvoir la réutilisation et le recyclage des matériaux et suivre la mise en œuvre par les filiales. Cette approche vise à réduire l'empreinte écologique des activités de fret, en maximisant l'utilisation des ressources et en limitant la production de déchets.

GEODIS a pleinement intégré les enjeux d'utilisation des ressources et d'économie circulaire dans sa politique Climat et Environnement, dont l'un de trois axes vise à réduire l'usage des ressources grâce à une gestion sobre et circulaire. GEODIS est engagé dans l'économie circulaire à deux niveaux :

– Au niveau de l'offre de services en accompagnant ses clients dans la redéfinition de leurs flux logistiques et la création de boucles vertueuses

– Au niveau de la gestion des sites opérationnels en appliquant les principes de l'économie circulaire à ses propres opérations afin de réduire son empreinte environnementale notamment en limitant le recours aux ressources naturelles et la production de déchets.

L'optimisation de l'utilisation des ressources chez GEODIS repose sur l'approche « réduire, réutiliser, recycler ».

Keolis décline également la politique économie circulaire du Groupe en priorisant les matériaux et équipements ayant le plus fort impact environnemental, en particulier les véhicules (bus et cars), les pièces de rechange, les batteries, les pneumatiques et les équipements informatiques. Cette démarche intègre également le déploiement de solutions circulaires pour la fin de vie de ces équipements.

Champ d'application

La politique économie circulaire Groupe s'applique sur l'ensemble du territoire où le groupe SNCF opère, incluant la France et les zones internationales où les filiales du Groupe sont présentes.

Cette politique s'applique à toutes les activités du Groupe, elle intègre les chaînes de valeur amont et aval et les parties-prenantes. Elle s'applique aux biens et aux services produits par le Groupe.

La politique Achats responsables du groupe SNCF s'applique à l'ensemble des sociétés du Groupe et balise le processus achats depuis l'émergence du besoin jusqu'à l'échéance du marché. Elle couvre les achats soumis au droit de la commande publique comme les autres achats, dans le respect des principes de mise en concurrence et de traçabilité.

Responsabilité de mise en œuvre

La directrice RSE Groupe, membre du comité exécutif Groupe en 2025, rendant compte au P.-D.G et la directrice des Achats Groupe et de l'économie circulaire sont responsables de la mise en œuvre de la politique économie circulaire.

Alignement sur des normes

La politique économie circulaire Groupe s'inscrit dans les Objectifs de développement durable des Nations unies.

Elle se fonde sur les principes d'économie circulaire tels que portés par l'ADEME et repris dans la norme ISO 59004.

Pour les achats, le cadre d'achats responsables du groupe SNCF respecte le droit de la commande publique lorsqu'il s'applique, intègre les exigences de conformité, de devoir de vigilance et de lutte contre la corruption, et s'appuie, pour l'approvisionnement durable, sur la norme ISO 20400 (2017).

Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

La politique économie circulaire a été construite avec les sociétés du Groupe. Elle tient également compte des attentes exprimées en 2022 par les parties prenantes externes lors de l'analyse de matérialité. Elle a été soumise pour avis au comité des parties-prenantes du groupe SNCF en 2023. Leurs observations ont été étudiées et intégrées le cas échéant.

La politique Achats responsables du groupe SNCF associe systématiquement les parties prenantes clés (fournisseurs, acheteurs, prescripteurs) à ses engagements. Elle intègre leurs attentes via :

– Des critères RSE dans les appels d'offres (20 % minimum de la note globale).

– Un dialogue structuré avec les fournisseurs pour réduire les impacts environnementaux et sociaux des produits et services livrés.

– Des clauses contractuelles exigeant le respect des politiques Groupe (économie circulaire, devoir de vigilance, conformité).

La politique économie circulaire du groupe SNCF est consultable sur le site du Groupe.

Les principes de la politique Achats responsables sont formalisés et diffusés au sein du Groupe via le guide des règles clés du Groupe SNCF, corpus commun accessible aux

2 Informations environnementales

collaborateurs des entités couvertes et mis à jour annuellement.

2.5.1.1 Utilisation de ressources vierges

Ressources énergétiques et foncières

Les politiques du groupe SNCF traitent de l'abandon progressif de l'utilisation de ressources vierges, et de l'augmentation relative de l'utilisation de ressources secondaires (recyclées).

- Les ressources énergétiques sont décrites dans l'ESRS-E1
- Les ressources foncières sont décrites dans l'ESRS- E4.

Autres ressources

Augmenter la part de produits issus du réemploi

En écho à l'engagement du Groupe de préserver les ressources vierges, mais aussi de créer, conserver, redonner de la valeur financière et extra-financière, le premier objectif vise les flux entrants : « Augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans notre consommation de ressources en particulier pour les activités du cœur de métier ferroviaire. »

Cet objectif cible en priorité les activités du Groupe fortement consommatrices de ressources (infrastructure, matériel roulant, supports numériques, notamment) sans exclure les autres périmètres d'activité.

La politique économie circulaire du Groupe donne aussi le cap pour améliorer les pratiques du Groupe :

- Développer la connaissance fine des flux matière, à travers l'accès et la maîtrise de cette donnée à chaque étape des activités et plus largement tout au long des chaînes de valeur.
- Appliquer la boussole opérationnelle, intitulée « Le cadre de référence du groupe SNCF pour l'économie circulaire », fondée sur cinq principes. Cette boussole inscrit l'action du Groupe dans une logique d'amélioration continue vers une circularité croissante des produits, composants, matières favorisant le réemploi, le recyclage, l'intégration de matières premières issues du recyclage.

Ces cinq principes d'action permettent de consommer au juste besoin et de manière responsable, d'allonger la durée de vie des produits, de conserver leur valeur à l'issue d'une première phase d'usage, limitant ainsi la consommation de nouvelles ressources vierges et la genèse de déchets, et de concevoir les projets, opérations et services dans une approche durable, y compris en limitant le recours à des matières premières vierges et en favorisant l'intégration de matière premières secondaires.

- Renforcer la gouvernance d'entreprise en la dotant des outils de pilotage de la progression du Groupe vers une circularité croissante.

La politique économie circulaire apporte également un éclairage sur la posture d'ouverture du groupe SNCF incitant à la collaboration, l'innovation, au partage et la montée en compétences (formation).

Déclinaison dans les sociétés

SNCF Voyageurs inscrit la conception et la maintenance des trains dans cette approche pour limiter l'impact environnemental de ses activités, tout en assurant la sécurité et la performance des trains. Cela se traduit notamment par l'exigence de matériaux recyclés dans la conception des trains, une pratique industrielle orientée vers l'allongement de la durée de vie des matériels, l'utilisation de pièces reconditionnées pour les réparations et la maintenance.

RLE, outre l'objectif de valorisation des déchets commun au Groupe, s'est fixé l'objectif d'augmenter la part de pièces réparées (PRM) dans ses opérations de maintenance du matériel roulant.

SNCF Réseau, conformément à la réglementation en vigueur, applique la hiérarchie suivante : réemploi, réutilisation,

recyclage, incinération avec récupération d'énergie. Il poursuit l'objectif de collecter 100% des matériaux structurants de la voie (rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou à défaut de leur valorisation (réutilisation, recyclage, le cas échéant incinération avec récupération d'énergie).

SNCF Gares & Connexions, à travers sa démarche EMC2B (Energie, Matière, Carbone, Climat, Biodiversité), développée par sa filiale AREP, vise à améliorer le cycle de la matière dans les projets de construction et dans la vie des ouvrages. Cela se traduit par le réemploi sur site de matériaux lors des opérations incluant la démolition ou l'emploi de matières renouvelables et biosourcées. SNCF Gares & Connexions a également pour objectif de réduire les consommations et rejets d'eau, ainsi que la production des déchets d'activité.

Keolis contribue à cet objectif Groupe en augmentant la part de pièces de rechange reconditionnées et en déployant de nouvelles solutions de réparation plutôt que de remplacement.

La politique achats du groupe SNCF

La politique achats a pour ambition RSE « Acheter plus vert ; acheter plus près ; acheter pour plus longtemps ». Elle s'adresse en priorité aux sociétés ferroviaires. La direction des Achats Groupe a été rebaptisée en 2025 direction des Achats Groupe et de l'Économie circulaire. En plus d'agir pour une consommation au juste besoin en questionnant la spécification au plus près du besoin, la politique achats contribue à la préservation des ressources vierges et à l'augmentation de l'utilisation de matières premières secondaires en agissant sur différents segments de la chaîne de valeur.

Sur la chaîne de valeur amont, la politique achat agit en faveur de :

- La sélection d'entreprises alignées sur les politiques environnement et économie circulaire du Groupe en imposant des critères RSE
- Une exécution des marchés préservant les ressources vierges avec le déploiement progressif de clauses contractuelles favorisant la circularité de la matière (recours aux matières issues du réemploi ou recyclées, réparation, rénovation, réemploi des produits de dépose, recyclage, etc.).
- En outre, en fixant des critères de notation liés à la décarbonation dans plus de 90% des appels d'offres, la direction des Achats Groupe et de l'Économie circulaire incite indirectement au recours à des matières issues du réemploi et du recyclage.

Sur la chaîne de valeur aval, la politique achats favorise la préservation des ressources dont l'entreprise n'a plus besoin au plus haut niveau de valeur ainsi que la création de boucles matières. Sur plusieurs segments structurants de l'activité (infrastructure, matériel roulant, numérique, notamment), cela se traduit par la mise en place de contrats de :

- Préparation des matières en vue du réemploi interne,
- Valorisation des produits et matériels en fin de vie (recyclage, réutilisation, réemploi)
- Traitement et valorisation des déchets dangereux et des déchets non dangereux.

L'ensemble de ces mesures favorise une circularité croissante de la matière pour limiter le recours à des ressources vierges et encourager l'utilisation de matières premières secondaires.

Les sociétés GEODIS et Keolis mettent également en œuvre une politique d'achats responsables intégrant des critères éthiques, sociaux et environnementaux à chaque étape de leurs processus d'achats et de gestion de la relation fournisseurs. Cette démarche vise à sélectionner et à évaluer les fournisseurs selon leur performance en matière de développement durable, à les engager via un code de conduite exigeant et à renforcer la conformité et la responsabilité sociale

et environnementale tout au long de la chaîne d'approvisionnement.

Approvisionnement durable

Approche générale

La filière des achats du groupe SNCF a pour mission d'intégrer les enjeux de développement durable tout au long du processus achats et de veiller à la sensibilisation et à l'animation de l'ensemble de ses parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, prescripteurs et approvisionneurs), comme en témoigne le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER).

La politique achats responsables systématise la prise en compte de critères RSE dans l'analyse des offres et l'attribution des marchés en y consacrant a minima 20% de la note globale. Ainsi, les achats intègrent les considérations environnementales et sociales adaptées à chaque marché.

Cette démarche associe les fournisseurs aux engagements Groupe, accompagne leur montée en maturité, et les incite à réduire les impacts environnementaux et sociaux des produits et services qu'ils délivrent. Le Groupe contribue à l'approvisionnement durable d'autres entreprises grâce à l'offre de logistique inversée de GEODIS [cf. Actions et ressources – ERS-E5-2].

Déclinaison dans les sociétés, le cas de SNCF Réseau

SNCF Réseau se réfère à la Norme ISO 20400 (2017) pour définir l'approvisionnement durable : « un processus d'approvisionnement qui tient compte des impacts environnementaux, sociaux et économiques des décisions d'achat tout en répondant aux besoins fonctionnels de l'organisation et de sa chaîne d'approvisionnement ».

De fait, SNCF Réseau, encourage un approvisionnement durable. Par exemple, SNCF Réseau a contribué à l'impulsion d'une filière de rail vert (approvisionnement en boucle courte de rails fabriqués à partir de rails recyclés et fondus dans des fourneaux électriques moins émissifs en carbone que les hauts fourneaux utilisés majoritairement par la profession).

2.5.2. Actions et ressources - E5-2

2.5.2.1 Plan d'action

Le plan d'action en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire au sein du groupe SNCF s'articule autour des principaux champs d'action suivants :

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Infrastructure et bâtiment Circularité du ballast, circularité des rails, modernisation des gares	 		
Matériel roulant (trains, cars, bus) Eco-conception du nouveau TGV Inoui, circularité du matériel roulant, amélioration de l'empreinte environnementale du parc de bus et cars, etc.		 	
Offre de service Développement de la reverse logistique			
Numérique Limitation du renouvellement des appareils numériques	 		 

 SNCF Réseau
 SNCF Gares & Connexions
 SNCF Voyageurs
 Keolis
 GEODIS
 Rail Logistics Europe

2.5.1.2 Utilisation de ressources renouvelables

Au sein du Groupe, les sociétés ont développé des politiques visant à limiter le recours à des ressources vierges et à privilégier l'usage de ressources renouvelables dans une démarche raisonnée, notamment pour les ressources suivantes :

– Les ressources énergétiques renouvelables [cf. Changement climatique – E1 ; Politiques liées à l'atténuation du changement climatique – E1-2].

– Le bois certifié pour les traverses :

SNCF Réseau s'approvisionne en bois uniquement auprès de deux filières labellisées, garantissant une gestion durable de la ressource et la prise en compte des communautés locales :

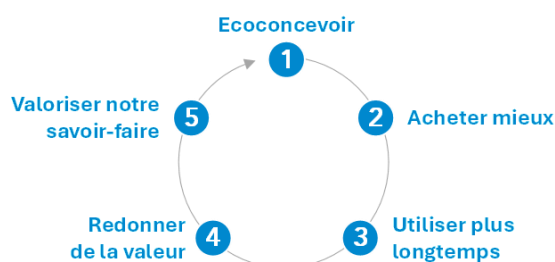
- Des traverses en chêne de provenance française certifiées PEFC ou FSC (40 000 m³ / an)
- Des traverses en bois exotique certifiées FSC (4 000 m³ / an).

Les ressources renouvelables d'origine biosourcée dans les travaux en gare

SNCF Gares & Connexions intervient essentiellement dans la rénovation des gares en transformant un patrimoine existant. Ainsi, les structures existantes sont conservées et maintenues et minimisent l'emploi de matériaux non-renouvelables dans les projets de gares. Par ailleurs, dans le cadre de l'éco-conception des projets de rénovation et de construction, l'usage des matériaux renouvelables d'origine biosourcés est systématiquement étudié et mis en œuvre grâce à la démarche EMC2B. Dans cette optique, de nombreuses structures et charpentes sont conçues en bois et les solutions d'isolants biosourcés sont priorisées. Les bois prescrits dans les marchés de travaux sont issus de forêts de gérées durablement, dont le certificat de labellisation est demandé aux fournisseurs avant la pose sur les chantiers.

Principes guidant les actions

Les actions mises en œuvre répondent à un ou plusieurs des principes suivants :



1. Ecoconcevoir nos projets, opérations et services
2. Acheter mieux et au juste besoin
3. Agir pour utiliser plus longtemps
4. Redonner de la valeur aux produits et actifs
5. Valoriser notre savoir-faire dans notre offre de service

Contribution aux engagements directeurs

Conjointement, les actions contribuent aux engagements directeurs de la politique économie circulaire du Groupe :

- Préserver les ressources par une utilisation sobre et efficace
- Agir pour créer, pour conserver, pour redonner de la valeur financière et extra-financière aux ressources mobilisées
- Concevoir les projets, opérations, services dans une approche intégrant le court, le moyen et le long terme pour réduire les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes du cycle de vie.

Contribution aux objectifs opérationnels

Les actions contribuent également aux deux objectifs de la politique économie circulaire [cf. Politiques en matière d'utilisation des ressources et d'économie circulaire E5-1] :

- Flux entrants : augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans la consommation de ressources,
- Flux sortants : atteindre la cible « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables à l'horizon 2030.

Les actions détaillées ci-après sont présentées par champ d'action.

Ces actions sont en cours et seront poursuivies au cours des prochaines années. Elles comprennent :

- Des actions pérennes, assorties de points de passage identifiés d'ici 2030 à 2035, telles que la circularité du ballast qui comporte un objectif intermédiaire en 2026 et un processus d'amélioration continue prévu jusqu'en 2030
- Des actions ponctuelles, comme la modernisation de gares, dont les principes sous-jacents, en particulier l'écoconception des bâtiments ont vocation à s'inscrire dans la durée.

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

Le Groupe a déjà communiqué certains montants pour des projets emblématiques, tels que :

- 6 milliards d'euros pour la commande de rames TGV auprès d'Alstom (SNCF Voyageurs).
- Plus de 1 milliard d'euros pour la fourniture de rails par SAARSTAHL RAIL (SNCF Réseau).

2.5.2.2 Infrastructure et bâtiment

En matière d'infrastructure et bâtiment, les actions menées en France visent à :

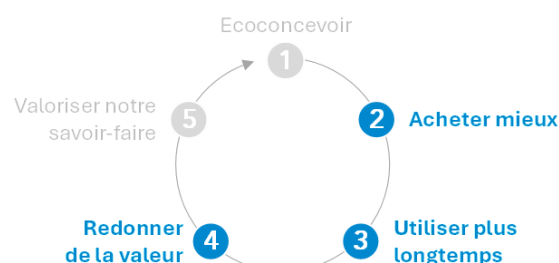
- Faire évoluer les pratiques industrielles vers le développement de l'économie circulaire et de la circularité matière dans les travaux de modernisation et de régénération de l'infrastructure, pour les matériaux dimensionnants de la voie, et la modernisation des bâtiments
- Organiser le passage à l'échelle et la systématisation de ces pratiques.

Cette démarche a vocation à être pérenne. Sur certains projets, des points de passage ont été définis pour 2030- 2035.

La circularité du ballast, premier gisement de matière pour SNCF Réseau

Il s'agit d'une opération de criblage et de lavage du ballast de dépose en base travaux et activités de carrière artificielle, en vue d'un remploi du ballast sur voie ferrée.

Principes d'action



Cette démarche permet de réduire la pression sur l'extraction minérale, de diminuer les impacts sur l'extraction et sur la logistique d'un produit pondéreux et de valoriser les co-produits dans le génie civil ferroviaire.

Pour le groupe SNCF, cette démarche contribue à maîtriser le risque d'approvisionnement en ballast dans un contexte de limitations d'extension des carrières en France et à améliorer la performance des opérations de régénération du réseau ferré, opportunité économique majeure.

Elle couvre les travaux de régénération et de maintenance des voies ferrées, en particulier la gestion du ballast en France et les activités propres du Groupe ainsi que celles des acteurs de la chaîne de valeur amont (approvisionnement des chantiers en ballast) et aval (gestion du ballast déposé). Elle implique notamment des partenaires industriels pour les opérations de criblage et de lavage.

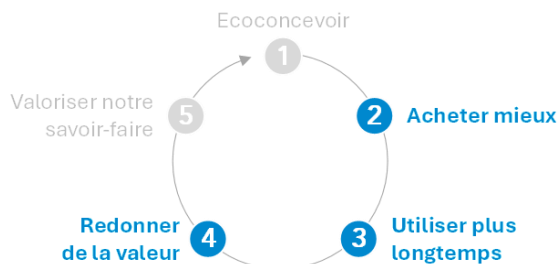
L'objectif est d'atteindre d'ici 2026, un taux de réemploi de 25 % sur les besoins annuels en granulats ballast pour les travaux de régénération et de maintenance de la voie, soit environ 400 000 tonnes par an, avec une amélioration continue du processus jusqu'en 2030.

En 2025, 407 000 tonnes de ballast ont été criblées et lavées en vue de leur réemploi. A partir de 2025, l'objectif est de passer à l'échelle en maximisant le réemploi, l'approvisionnement en ballast neuf n'intervenant qu'en second recours.

La circularité des rails, boucle courte « rail pour rail »

SNCF Réseau développe une boucle courte de recyclage du rail, « rail pour rail », en partenariat avec une aciérie électrique située dans le nord de la France. Les rails, soumis à une forte usure en voie, ne peuvent être réemployés qu'à hauteur de 3,5 % et les 96,5 % restants, issus des opérations de dépose, sont donc orientés vers une filière de valorisation matière. Cette démarche constitue la première boucle courte industrielle de recyclage mise en œuvre par SNCF Réseau.

Principes d'action



Cette démarche permet de réduire la pression sur les écosystèmes en s'inscrivant dans une logique de sobriété matière. Elle soutient la transition de la filière de production des rails, en passant d'une filière fonte à une filière électrique plus décarbonée. Elle contribue au maintien d'une activité et d'un savoir-faire industriels indispensables, sur le territoire ou à proximité, via le soutien aux aciéries en France et en Europe. Elle contribue également à la décarbonation de la filière d'approvisionnement du Groupe.

Cette approche limite la dépendance aux ferrailles de qualité disponibles sur le marché, sécurise l'approvisionnement en acier de haute qualité, améliore la performance économique et ouvre la possibilité de maîtriser la filière rails recyclés.

La démarche couvre les travaux de régénération et de maintenance des voies ferrées en France, et s'applique en particulier à la gestion des rails déposés. Elle concerne les activités propres du Groupe ainsi que celles de la chaîne de valeur amont (approvisionnement des chantiers) et aval (recyclage des rails déposés), en impliquant notamment le partenaire industriel Ascoval Saarstahl.

D'ici 2026 l'objectif est d'atteindre 7 % de rail de réemploi sur les chantiers de régénération ou modernisation et de diriger 93 % des rails déposés vers une filière de valorisation matière, dont au moins 40 % vers la boucle courte industrielle. Cela représente 50 000 tonnes annuelles en boucle courte industrielle. Une amélioration continue de cette opération est envisagée jusque 2030.

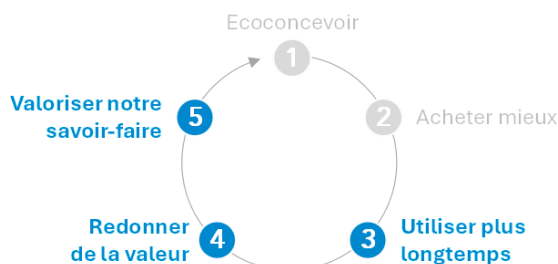
Cette action est mise en œuvre depuis 2020. Après une phase de montée en puissance, la démarche a atteint un rythme cible et constant depuis 2022, avec environ 5 % de rail posé issu du réemploi et 45 % adressé vers la boucle courte.

En 2024, le tonnage de rail de réemploi remis en voie est estimé à 9 590 tonnes pour un approvisionnement neuf d'environ 169 430 tonnes, soit un taux de remploi attendu de 5,45 %, tandis que les rails de dépose orientés en boucle courte représentent environ 50 535 tonnes fin 2024.

La circularité des traverses bois de SNCF Réseau

SNCF Réseau développe la circularité des traverses bois en remplaçant la créosote par une huile cuivrée pour leur imprégnation. Ce traitement permet leur réemploi en fin de vie.

Principes d'action



Les traverses en bois traitées à l'huile cuivrée conservent les mêmes performances techniques, avec une durée de vie de 35 ans, équivalente à celle d'une imprégnation à la créosote. La

solution contribue à la décarbonation en divisant par quatre la consommation d'énergie et réduit l'empreinte environnementale en supprimant l'usage de 3 000 m³ d'eau par an. Les traverses sont issues de bois français certifiées PEFC, provenant de chênes durablement exploités. Cette bioressource soutient la filière de production bois durable. Elle favorise l'économie circulaire, les traverses étant revalorisables en fin de vie (réemploi pour des talus, voies vertes, etc.). La démarche participe enfin au développement d'un savoir-faire industriel sur le territoire, via une unité dédiée à la production de traverses en bois traitées à l'huile cuivrée, unique en Europe, implantée sur 26 hectares et employant environ 100 personnes.

Cette solution permet d'augmenter le réemploi des produits de dépose et de sécuriser l'utilisation des traverses en bois en anticipant l'interdiction de la créosote en 2029. Elle concerne les travaux de modernisation, de régénération et de maintenance des voies ferrées en France utilisant des traverses bois.

Elle couvre les activités propres de SNCF Réseau ainsi que la chaîne de valeur amont (approvisionnement des chantiers en traverses) et aval (gestion des traverses déposées).

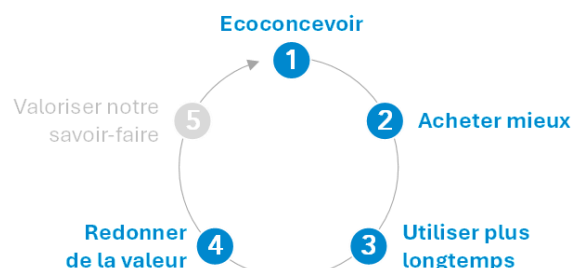
Cette démarche contribue à l'objectif de collecter 100 % des matériaux sur les cinq segments structurants de la voie (ballast, rail, traverse bois, traverse béton, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou de leur valorisation à l'horizon 2030. Chaque année, 300 000 produits bois destinés au réseau sortent du site de Bretenoux-Biars (Lot).

Modernisation de la gare historique de Toulouse Matabiau

Le projet de modernisation de la gare de Toulouse Matabiau a pleinement intégré une démarche d'économie circulaire visant à réduire la production de déchets, notamment par le réemploi, et à valoriser sous forme de matière les déchets produits. La démarche d'économie circulaire du projet s'est notamment traduite par :

- L'accompagnement par un AMO déchet et réemploi
- Le déplombage de la charpente métallique afin de recycler l'acier
- La mise en œuvre par l'entreprise travaux d'actions telles que le tri à la source sur chantier selon le principe du « tri 7 flux », le recours à un prestataire local de traitement des déchets, l'orientation d'un maximum de flux vers le recyclage, la traçabilité de 100 % des matériaux et déchets avec remise d'un registre déchets à la maîtrise d'ouvrage, le réemploi dans d'autres gares du mobilier en bon état, et la dépose de préservation des dalles de faux plancher en vue de leur réemploi.

Principes d'action



Le projet contribue à la protection de l'environnement et au bénéfice de la société grâce aux travaux de dépollution des sols, à l'amélioration de l'isolation du bâti et à la réduction de la consommation énergétique. Il limite son impact environnemental grâce à une démarche de décarbonation des travaux, combinés au réemploi et au recyclage des déchets.

Il s'inscrit ainsi dans la stratégie de décarbonation et d'économie circulaire du groupe SNCF. Il concerne les travaux

2 Informations environnementales

de rénovation du bâtiment historique, de relamping des quais, et de création d'un passage souterrain.

Ce projet porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que celles de la chaîne de valeur amont (conception, fournisseurs) et aval (gestion des produits de dépose et des déchets). Il implique ou affecte différentes parties prenantes : fournisseurs, voyageurs, visiteurs, collectivités.

Le calendrier d'avancement est le suivant :

- 2023 : livraison du projet de modernisation de la gare
- 2025-2026 : travaux de modernisation des quais
- 2025 - 2028 : prolongement des passages souterrains Nord et Sud et mise en accessibilité du passage souterrain du métro

La démarche de réemploi a permis d'éviter la production de 12 tonnes de déchets correspondant à 1 077 dalles de faux plancher technique réemployées. Sur un total de 3 136 tonnes de déchets produits, 89 % ont été valorisés, dont 87 % en recyclage matière et 2 % en valorisation énergétique.

2.5.2.3 Matériel roulant (trains, cars, bus)

Les actions sur les matériels roulants, visent à :

- Limiter la pression sur les ressources naturelles
- Optimiser l'efficacité énergétique des matériels pour réduire l'empreinte carbone des matériels roulants exploités et maîtriser les coûts d'énergie
- Contribuer au développement du transport ferroviaire et collectif par le maintien et le développement de la capacité d'emport et la prolongation de la durée de vie du parc tout en offrant des standards de confort, de fiabilité et de sécurité.

Ces actions s'appliquent sur l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles les sociétés opèrent et ont vocation à être pérennes.

Écoconception du nouveau TGV INOUI

L'écoconception du nouveau TGV INOUI fait l'objet d'un partenariat d'innovation entre SNCF Voyageurs et Alstom. L'objectif est de concevoir la prochaine génération de rames dans une approche complète du cycle de vie, en augmentant la capacité d'emport tout en réduisant la pression sur l'énergie et les matériaux.

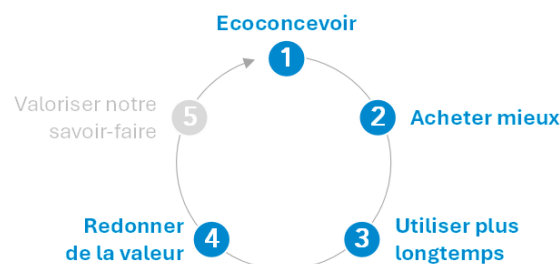
Plus léger car plus sobre en matériaux, le nouveau TGV INOUI réduit l'impact sur les ressources à la construction. Les matières premières issues du recyclage représentent 25 % de la masse de la rame, soit environ 100 tonnes, principalement via l'aluminium des caisses voyageurs (dont 64 % issus de la filière recyclage), l'acier des bogies (environ 40 % recyclé) et une partie du verre des baies vitrées.

Les nouvelles rames offrent une capacité d'emport supérieure de 20 % par rapport au TGV actuel. Le profil aérodynamique et la capacité à réguler l'usage de l'énergie à bord en fonction du nombre de passagers permettent de réduire la consommation électrique et les émissions de GES lors des circulations.

Modulable, le TGV INOUI nouvelle génération est conçu pour adapter la composition (nombre de voitures, classe, etc.) à la fréquentation de façon à délivrer un service au plus près des besoins.

Pensé dès l'origine pour intégrer le devenir des matériaux après usage, le TGV INOUI est conçu pour une maintenance sur mesure. Cela facilitera la réparation et la prévention des déchets lors des opérations de maintenance. Les matériaux qui le composent sont recyclables à 97 %, ce qui limite la production de déchets ultimes lors des opérations de maintenance courante, de maintenance lourde à mi-vie et lors du démantèlement en fin de vie.

Principes d'action



Cette démarche réduit l'impact sur les ressources : sobriété des matériaux, recours à des matières premières issues du recyclage, maintenance sur mesure, recyclabilité des matériaux, faible consommation énergétique à l'usage. Elle augmente l'offre de mobilité, y compris sur les lignes saturées, via l'augmentation de la capacité d'emport. Elle contribue à la décarbonation du secteur des transports grâce à l'augmentation de l'offre (capacité d'emport, développement de l'offre de grande vitesse en Europe) et la performance technique du matériel, qui réduit l'empreinte carbone du matériel à la construction et à l'usage, avec une amélioration de 37 % du bilan carbone par rapport aux rames deux niveaux actuelles et de 50 % par rapport à des rames à un niveau concurrentes. Elle nourrit également une dynamique d'innovation utile à la société, notamment sur le plan environnemental.

Le projet contribue à la maîtrise du risque de défaut d'approvisionnement en énergie de traction à un prix compétitif grâce à une réduction de 20 % la consommation d'énergie par rapport aux rames actuelles. Il représente aussi une opportunité économique liée à la sobriété matière et énergie.

Ce projet concerne les circulations ferroviaires de voyageurs à grande vitesse en France et en Europe pour les connexions internationales. 160 rames ont été commandées par SNCF Voyageurs. Ce projet profitera au secteur ferroviaire à l'international, car la commercialisation par Alstom, partenaire du groupe SNCF, est ouverte sans limitation géographique.

Le projet porte sur les activités propres du groupe SNCF ainsi que celles de la chaîne de valeur, en amont (conception conduite en partenariat avec Alstom), et en aval. À terme, le démantèlement des rames permettra aux acteurs du recyclage de bénéficier d'un matériel composé à 97 % des matériaux recyclables. Ce projet implique ou affecte différentes parties prenantes : fournisseurs de matériel roulant et d'énergie, voyageurs, société, acteurs du recyclage, État, salariés. Il appelle des évolutions dans les technicentres de maintenance et technicentres industriels de SNCF Voyageurs.

SNCF Voyageurs exploitera les TGV INOUI nouvelle génération à compter de 2026 pour son activité TGV en France et en Europe. La production des 160 rames commandées s'étalera jusqu'en 2036. Les rames sont en cours de production dans les usines d'Alstom. Actuellement, la cadence de fabrication est de 12 rames par an pour atteindre l'objectif de 15 rames par an le plus rapidement possible.

La mise en service commercial des premières rames interviendra à partir de 2026 sur la ligne Paris-Lyon-Marseille, SNCF Voyageurs disposera alors d'une quinzaine de rames. Le projet représente un investissement de 6 milliards d'euros.

Économie circulaire du matériel roulant

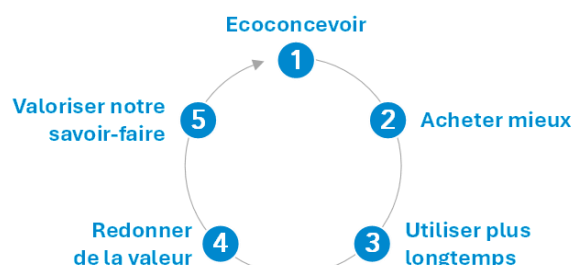
Dans le cadre de leurs engagements en matière de durabilité, SNCF Voyageurs et sa direction du Matériel s'engagent sur l'ensemble du cycle de vie des trains à optimiser leur utilisation et leur durée de vie. Trois grands programmes industriels centrés sur la réparation, la réutilisation et l'allongement de la durée de vie sont concernés :

– Programme d'obsolescence déprogrammée (O2D) (104 rames TGV INOUI et OUIGO), afin de lutter contre l'obsolescence du matériel roulant

– Programme de rénovation et de modernisation OPTER (1 000 rames TER), pour prolonger leur durée de circulation grâce à des rénovations à mi-vie ou en fin de vie.

– Programme de valorisation des rames démantelées (12 000 rames de tous types), pour réutiliser des pièces détachées et recycler la matière.

Principes d'action



Ces programmes réduisent l'empreinte environnementale grâce à une approche plus sobre en ressources naturelles, en carbone et en énergie et par la réduction et la valorisation des déchets. Ils soutiennent le développement du transport ferroviaire de voyageurs en France et à l'international : maintien en circulation de rames TGV à deux niveaux et développement de l'offre OUIGO permettant une augmentation d'environ 10 % du nombre de places TGV vendues entre 2018 et 2024, alors même que le nombre de rames en exploitation est passé de 410 à 363. Ils contribuent également à l'émergence d'une industrie de l'économie circulaire ferroviaire créatrices d'emplois dans les territoires (fournisseurs, nouvelles filières de démantèlement et de réparation).

Ces programmes contribuent à maîtriser les risques liés à la consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle (sécurisation des approvisionnements, en matériels, pièces et énergie) et à garantir la disponibilité d'actifs indispensables à la fourniture du service de transport.

Ils concernent une part significative des rames TGV et TER en circulation en France.

Ces programmes portent sur les activités propres du Groupe, principalement dans les technicentres, ainsi que sur la chaîne de valeur amont et aval (démantèlement de caisses de matériels roulants pour réemploi de pièces et recyclage de matière). Ils ont conduit à la mise en place de filières spécifiques de valorisation des matières (acier, cuivre, aluminium, inox, vitres, plastique), contribuant à la création d'environ 400 emplois dans les territoires.

Les parties prenantes impliquées sont les fournisseurs de matériel roulant et d'énergie, les voyageurs, la société, les acteurs du recyclage, l'État et les salariés. Les programmes appellent aussi des évolutions dans les technicentres de maintenance, les technicentres industriels et plus généralement pour SNCF Voyageurs.

L'achèvement des programmes O2D et OPTER est prévu pour 2033. Le programme de démantèlement des rames radiées doit s'achever en 2028. Les projets sont en cours de déploiement.

Amélioration de l'empreinte environnementale du parc de véhicules

Keolis développe une approche environnementale systématique dans la gestion de sa flotte de véhicules (bus et cars). L'objectif est de réduire l'empreinte environnementale à l'achat et pendant l'usage, en préservant les ressources naturelles et en diminuant l'impact carbone :

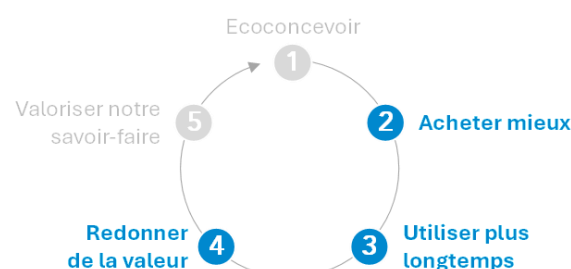
– À l'achat de nouveaux matériels :

- Analyse systématique du parc existant avant tout nouvel achat
- Définition du juste besoin avant commande
- Intégration systématique de critères écologiques dans les appels d'offres, notamment l'exigence d'un rapport d'analyse de cycle de vie selon la norme ISO 14044 pour chaque nouveau modèle
- Prise en compte de l'impact environnemental des bus et cars comme critère de sélection des fournisseurs.

– Pour l'entretien et la maintenance du matériel :

- Recours prioritaire à des pièces de rechange reconditionnées (cartes électroniques, étriers de frein, vitrages, batteries), en garantissant qualité, conformité et maintien de la garantie des véhicules.
- Priorité à la réparation des vitrages (parebrises et autres) par injection de résine avant tout remplacement.
- Gestion externalisée et durable des pneumatiques fondée sur l'économie de la fonctionnalité : Keolis ne possède plus les pneus de ses véhicules et règle un prix au kilomètre parcouru. Ce modèle contractuel incite les fournisseurs à optimiser la durée de vie des pneus, grâce aux « quatre vies » du pneu intégrant recirculage, rechapage puis deuxième recirculage.

Principes d'action



À l'achat, cette démarche réduit la pression sur les ressources naturelles et diminue l'empreinte carbone de la flotte. En phase d'entretien et de maintenance, elle limite la consommation de matières premières (caoutchouc, silice, métaux), réduit les déchets de pneus et de verre et baisse les émissions de CO₂e grâce à la réparation, aux pièces reconditionnées et à la durée de vie prolongée des produits. Les pièces reconditionnées émettent environ 80 % de CO₂e de moins que des pièces neuves, et la réparation d'un parebrise ou d'une vitre génère en moyenne 35 % de CO₂e de moins qu'un remplacement.

Cette approche apporte également des bénéfices importants. Lors de l'achat, elle contribue à maîtriser les risques réglementaires en assurant la conformité aux normes environnementales et renforce le positionnement du Groupe comme acteur responsable. Sur le volet entretien et maintenance, elle sécurise les approvisionnements, crée des opportunités économiques liées à la maintenance et à la réparation, réduit les coûts d'exploitation des pneumatiques et limite les durées d'immobilisation des véhicules. Les pièces reconditionnées coûtent en moyenne 30 % de moins que des pièces neuves et la réparation d'un parebrise est en moyenne 35 % moins chère qu'un remplacement.

Cette démarche couvre l'achat et le renouvellement du parc de cars et bus ainsi que l'exploitation, l'entretien et la maintenance de ces véhicules, en France et en Europe.

Elle porte sur les activités propres du groupe SNCF et celles de sa chaîne de valeur, depuis les fournisseurs de véhicules, pièces, vitrages (équipementiers, constructeurs et distributeurs), et services de maintenance jusqu'aux filières de gestion des composants en fin de vie.

La démarche est déjà en place et s'inscrit dans une logique d'amélioration continue.

2 Informations environnementales

2.5.2.4 Offre de service

L'offre de service contribue au développement des pratiques d'économie circulaire auprès de la chaîne de valeur.

Les actions sont principalement portées par GEODIS. Des démarches similaires, mais de moindre ampleur, peuvent être déployées par d'autres sociétés du Groupe.

Développement de services d'économie circulaire venant renforcer la circularité des flux au sein des chaînes logistiques des clients,

GEODIS propose à ses clients une offre pour gérer la seconde vie ou la fin de vie de leurs produits, afin de les réinjecter physiquement dans le circuit économique.

– Pour les produits en milieu de cycle de vie : récupération, vérification, réparation, réinitialisation et reconditionnement en vue d'une remise sur le marché ;

– Pour les produits en fin de vie : récupération des pièces et des composants de valeur en vue de la réutilisation des pièces détachées et de la vente de certains matériaux (or, aluminium, cuivre) sur des marchés spécifiques.

Le Groupe dispose d'une dizaine de sites de revalorisation de produits dans le monde auxquels s'ajoute une trentaine de sites de partenaires pour avoir une couverture globale.

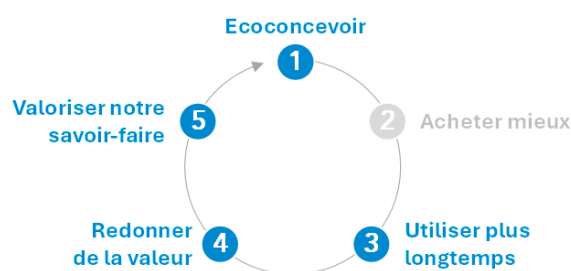
GEODIS positionne ses services d'économie circulaire sur trois marchés stratégiques :

– Secteur high-tech : proposition de solutions logistiques et techniques pour une gestion durable du cycle de vie des équipements informatiques et électroniques (smartphones, tablettes, ordinateurs, serveurs, objets connectés),

– Secteur automobile : prise en charge de la valorisation des déchets de production et des véhicules en fin de vie, notamment la gestion des pièces obsolètes ou défectueuses et des matériaux issus de la fabrication,

– Secteur industriel : codéveloppement avec ses clients de solutions de revalorisation pour les équipements industriels en fin de vie, leur permettant de réduire à la fois leur empreinte carbone et leurs coûts opérationnels.

Principes d'action



Les bénéfices environnementaux sont doubles :

– Réduction de la pression sur les ressources par l'allongement de la durée de vie des produits et des composants (réparation, réutilisation, recyclage) et par la réduction de la consommation de matériaux, notamment de métaux et de composants électroniques.

– Contribution au déploiement de l'économie circulaire à l'échelle mondiale et entraînement de la chaîne de valeur du Groupe dans cette dynamique.

Ces services permettent de diversifier les activités et de contractualiser de nouveaux marchés.

Ce savoir-faire, d'abord développé sur les produits électroniques est désormais étendu à l'automobile et l'industrie. Cette démarche concerne les activités de transport et de logistique contractuelle, à l'échelle mondiale et implique clients, destinataires finaux, fournisseurs et prestataires.

L'activité de reverse logistique et les opérations à valeur ajoutée associées sont en cours de déploiement auprès de nouveaux clients.

Le marché de l'économie circulaire évolue rapidement, avec une forte dynamique d'innovation. GEODIS se positionne comme un acteur flexible et adopte une approche agile pour coconstruire l'offre avec ses futurs clients. L'outil informatique développé par GEODIS pour assurer la traçabilité des flux circulaires et le suivi des performances fait l'objet d'une amélioration continue. Il s'adapte aux besoins techniques et de transparence des clients, ainsi qu'aux nouvelles exigences de reporting, garantissant une solution évolutive, robuste et conforme aux standards du marché.

2.5.2.5 Numérique responsable

Les actions visent à développer la sobriété numérique autour des terminaux : rationalisation et mutualisation de la dotation informatique, allongement de la durée de vie des terminaux, diversification des produits du numérique collectés pour emploi, diminution des déchets du numérique, réduction de l'empreinte carbone du numérique.

Ces actions s'appliquent à l'ensemble des zones géographiques où opèrent les sociétés ferroviaires, avec une trajectoire de réduction à cinq ans, validée pour l'ensemble des flottes de matériel, à l'horizon 2030.

Limiter le renouvellement des appareils numériques

L'action numérique responsable couvre l'ensemble du cycle de vie du matériel informatique des salariés des sociétés ferroviaires (hors Technis) et de leurs prestataires intellectuels. 40 % des émissions liées au numérique correspondent aux terminaux.

L'objectif est de limiter le renouvellement des appareils numériques en achetant mieux via des critères d'écoconception, de durabilité et d'efficacité et de doter les salariés et les prestataires au juste besoin. Inscrite dans la démarche d'économie circulaire initiée en 2024, la nouvelle offre de postes Windows optimise le cycle de vie de 23 000 postes et a permis, en 2025, de diviser par trois la durée moyenne de stockage d'un poste avant réemploi. Ce dispositif repose sur une incitation financière en faveur des détentions longues et sur le déploiement d'ateliers de réparation de proximité dans les territoires.

Le catalogue interne inclut désormais le Fairphone, smartphone écoconçu avec un indice de réparabilité de 9,3/10 et utilisé dans toutes les entités ferroviaires du Groupe.

Une seconde vie est offerte au matériel informatique par une augmentation des volumes collectés, du réemploi et du recyclage. En 2025, la collecte de 17 296 équipements a permis d'éviter 1 116 tCO₂e, avec un taux de réemploi consolidé de 70 %, en progression de 14 points par rapport à 2024. Les flottes de matériels des salariés de la relation client font également l'objet d'une stratégie d'économie circulaire, avec 21 000 équipements récupérés et gérés en seconde vie (interne et/ou externe), dont plus de 10 819 en 2025.

Les écrans 30 pouces contribuent à augmenter les émissions de CO₂e des terminaux, notamment avec le développement des flex office. Des actions sont en cours pour contrôler les volumes dans le cadre de la labellisation de la direction Digital workplace.

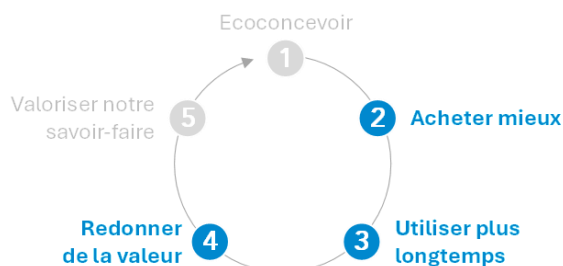
En parallèle, GEODIS a publié en 2025 une politique de gestion du cycle de vie des actifs informatiques afin de définir une approche standardisée et structurée commune à toutes ses filiales. Elle vise à garantir la cohérence et la fiabilité opérationnelle :

– En établissant des durées de cycle de vie claires par catégorie d'actifs

– En alignant le renouvellement des actifs avec les besoins métier, techniques et financiers

- En réduisant le coût total de possession et les obsolescences imprévues
- En soutenant les objectifs de conformité, de sécurité et de développement durable
- En facilitant la gouvernance, la gestion et le reporting à l'échelle mondiale.

Principes d'action



Les bénéfices environnementaux et sociétaux sont multiples : réduction de la pression sur les ressources, en particulier les métaux critiques, baisse des émissions liées au numérique, dont 40 % proviennent des terminaux, diminution des déchets numériques et renforcement de la sensibilisation des salariés aux enjeux de la sobriété.

Ces actions contribuent à limiter les dépenses de dotation et à accroître la flexibilité dans un contexte concurrentiel, grâce à la mise à disposition d'applications métier sur des terminaux standard.

Le périmètre couvre plus de 300 000 terminaux utilisateurs (PC, laptop, smartphone, tablette) des salariés des sociétés ferroviaires et de leurs prestataires intellectuels.

Ce projet porte sur les activités propres des sociétés ferroviaires et celles de la chaîne de valeur, en amont (fournisseurs, prestataires), et en aval (Recyclea, Twicy).

Cette démarche est déjà déployée et s'inscrit dans une dynamique d'amélioration continue.

En 2025, la collecte et le réemploi de matériel informatique ont permis de réduire significativement les émissions liées aux terminaux ; ces résultats constituent le point de départ d'une trajectoire de progrès suivie dans le cadre de la labellisation Numérique responsable.[cf. Changement climatique – E1 ; Plan de transition].

2.5.2.6 Coûts des actions

Les coûts des actions relatives à l'économie circulaire sont soit intégrés dans les dépenses opérationnelles et ne font pas l'objet d'un chiffrage spécifique, soit suivis via un dispositif dédié et présentés dans le chapitre Taxonomie, dans la section relative à l'économie circulaire.

2.5.3. Cibles – E5-3

Pour suivre l'efficacité de sa politique d'économie circulaire, le Groupe s'est fixé volontairement deux objectifs assortis d'indicateurs chiffrés.

Le premier objectif porte sur les flux entrants ; la mise en place des indicateurs et des modalités de remontée pour les flux significatifs des sociétés ferroviaires est en cours. Cet objectif vise à augmenter la part de produits issus du réemploi et de matières recyclées dans les ressources utilisées, en priorité pour les activités ferroviaires. À ce stade, cet objectif n'est pas décliné sous la forme d'une cible chiffrée consolidée au niveau du Groupe et il n'existe pas encore de métrique globale permettant de mesurer de manière homogène l'efficacité des politiques relatives aux flux entrants. Les travaux portent actuellement sur la définition et le déploiement des indicateurs nécessaires, en cohérence avec l'horizon 2030 retenu pour la politique d'économie circulaire. Les indicateurs devraient être disponibles à moyen terme.

Le second objectif concerne les flux sortants et vise, à l'horizon 2030, la cible du « Zéro déchet non valorisé » pour les produits et matières valorisables, dans le respect de la hiérarchie des modes de traitement. Présent dans l'entreprise depuis 2020, cet objectif est suivi au moyen de plusieurs dispositifs de reporting :

- Suivi de la collecte des matériaux structurants de la voie lors des travaux, en vue de leur réemploi ou de leur valorisation. SNCF Réseau s'est fixé un objectif de 100 % de collecte des matériaux dimensionnants de la voie (rails, traverses, ballast, fil de contact caténaire) en vue de leur réemploi ou de leur utilisation, à horizon 2030

- Reporting opérationnel lié au déploiement et à la mise en qualité des filières de gestion des déchets dans les ERP pour SNCF Gares & Connexions

- Reporting des prestataires en charge de la gestion des déchets (technicentres, gares, bureaux)

- Reporting sur la valorisation des produits et matières issus du programme de démantèlement des rames hors d'usage.

Ces éléments ne font pas l'objet, à ce stade, d'une métrique globale consolidée.

Ces cibles s'appliquent aux impacts matériels décrits dans la politique d'économie circulaire, en section 1.1.1.

2.5.4. Flux de ressources entrants – E5-4

SNCF Réseau - France (tonnes)	2025
Ballast	1 382 844
Rails	149 526
Traverses béton	278 660
Traverses bois	28 338
Quantité totale	1 839 368

Le Groupe publie pour la première fois ses ressources entrantes, sur un périmètre restreint. Il sera étendu sur les exercices futurs.

Le Groupe possède des actifs importants (gares, matériels roulants, bâtiments industriels, tertiaires), à l'origine de flux majeurs recensés sur la période de référence.

Les flux de ressources présentés correspondent aux flux provenant d'entités externes au groupe SNCF. Les flux internes (réemploi, réparation par exemple) ne sont pas inclus.

Les flux incluent également l'amont de la chaîne de valeur. À titre d'exemple, les ressources associées à du matériel en leasing sont recensées lorsqu'elles sont significatives.

Méthodes et principales hypothèses utilisées

Les informations concernant le rail sont issues du suivi fournisseur. Les autres données viennent principalement de l'ERP PeopleSoft. Il est parfois nécessaire de les transformer en tonnes via des poids moyens.

2.5.4.1 Flux de ressources entrants matériels

Matériaux

Les matériaux entrants couvrent un large spectre : matières premières essentielles, matériaux auxiliaires utilisés dans les processus de production, biens ou pièces semi-transformés. Ils sont essentiels pour garantir la sécurité et la fiabilité des infrastructures ferroviaires, soumises à des normes strictes de performance et de durabilité.

Le groupe SNCF cherche à réduire les déchets générés et à augmenter la part des matériaux recyclés et biosourcés, comme par exemple, le bois ou des isolants biosourcés, afin de rendre l'utilisation des ressources plus durable.

Biens immobiliers, installations et équipements

2 Informations environnementales

Le patrimoine immobilier et les installations du groupe SNCF (gares, entrepôts, bâtiments industriels et administratifs), sont vastes et diversifiés.

Les activités industrielles nécessitent l'utilisation d'un ensemble d'équipements variés, incluant des machines lourdes, moyennes et légères destinées à l'entretien des infrastructures ferroviaires et du matériel roulant.

Le groupe SNCF possède, renouvelle et fait évoluer régulièrement un parc important de matériels roulants. Compte tenu de la durée de vie de plusieurs dizaines d'années, le remplacement des matériels les plus anciens par des matériels plus modernes permet des sauts technologiques qui contribuent à réduire l'impact environnemental global du parc.

La gestion de l'ensemble de ces biens vise à optimiser la performance opérationnelle en respectant les normes environnementales via des programmes de maintenance préventive et corrective.

2.5.4.2 Catégories de flux de ressources entrants

Matières premières

Les métaux, comme l'acier, sont utilisés pour la fabrication des rails et des composants ferroviaires, en raison de leur robustesse et de leur durabilité. L'acier est choisi pour sa résistance à la traction et à la flexion, ce qui le rend idéal pour supporter les charges lourdes et les contraintes mécaniques imposées par le passage des trains.

Les granulats sont utilisés pour constituer le ballast destiné à soutenir les traverses, à les maintenir et à répartir la charge sur la plate-forme supportée par la voie tout en restant perméable aux eaux superficielles.

Le verre et les textiles sont notamment utilisés dans la conception des trains et des infrastructures, pour des raisons esthétiques et fonctionnelles. Le verre est utilisé pour les fenêtres et les cloisons, offrant une bonne isolation thermique et acoustique. Les textiles sont utilisés pour les sièges et les revêtements muraux ainsi que pour les tenues image et de chantier.

Le cuivre est utilisé pour les câblages électriques, les équipements de signalisation et les moteurs. Le cuivre est un excellent conducteur d'électricité, ce qui en fait un matériau essentiel dans le secteur ferroviaire.

Matières auxiliaires du processus

Les huiles et les fluides frigorigènes sont utilisés pour l'entretien des équipements et des infrastructures, assurant leur bon fonctionnement et leur longévité. Les huiles sont utilisées pour la lubrification des pièces mobiles, réduisant l'usure et les frottements. Les fluides frigorigènes sont utilisés dans les systèmes de climatisation pour maintenir des températures optimales. En particulier, l'huile cuivrée remplace désormais la créosote, pour le traitement préventif des traverses en bois afin de lutter contre les insectes et champignons tout en conférant aux bois traités une résistance accrue aux conditions climatiques.

Biens ou pièces semi-transformés

Les traverses en bois et en béton, les caténaires, et autres composants semi-finis sont intégrés dans les infrastructures ferroviaires, jouant un rôle crucial dans la construction et la maintenance des voies. Les traverses en bois sont choisies pour leur résilience et leur capacité à absorber les vibrations. Les traverses en béton offrent une longévité accrue et une meilleure stabilité. Les caténaires, indispensables à l'alimentation électrique des trains, nécessitent des matériaux de haute qualité pour garantir une conductivité optimale et une résistance aux intempéries.

Transport lourd, moyen et léger

Le transport lourd inclut les locomotives, les wagons de fret et le matériel roulant moteur et remorqué voyageurs (locomotives

automoteurs tels que les TGV) nécessaires au transport des voyageurs et de grandes quantités de marchandises.

Le transport moyen comprend :

- Des véhicules utilitaires utilisés pour le transport du personnel et des équipements nécessaires aux opérations. Ces véhicules doivent être polyvalents, économiques en carburant et capables de fonctionner dans diverses conditions routières.

- Des véhicules routiers de transport de marchandises (fourgons, tracteurs)

- Des véhicules et matériels de manutention (chariots élévateurs, transpalettes).

Le transport léger se réfère aux véhicules légers utilisés pour les déplacements sur les sites opérationnels. Ils sont compacts, faciles à manœuvrer et économiques à entretenir.

Bâtiments

Les nouvelles constructions et rénovations de gares et de bâtiments représentent une part significative des flux entrants. Ces projets intègrent des matériaux durables et des pratiques de construction respectueuses de l'environnement, avec un recours à l'éco-conception pour réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Machines légères, moyennes et lourdes

Les machines légères regroupent les outils manuels et équipements portatifs d'entretien et de réparation. Ils sont robustes, faciles à utiliser et à entretenir, afin de garantir une efficacité maximale.

Les machines moyennes englobent des équipements de maintenance ferroviaire (réparation des rails ou des caténaires), essentiels pour assurer la sécurité et la fiabilité des services ferroviaires.

Les machines lourdes, telles que les grues et les équipements de construction, sont utilisées pour les grands projets d'infrastructure et la pose de rails. Ces machines doivent être capables de manipuler des charges lourdes et de fonctionner dans des conditions difficiles, tout en garantissant la sécurité des opérateurs et des travailleurs sur le chantier.

Équipements informatiques

Les équipements informatiques (serveurs, ordinateurs de bureau, et autres matériels électroniques) sont indispensables au fonctionnement administratif et technique, au traitement et au stockage des données, à la gestion des réseaux de communication et au support des applications.

Meubles

Les bureaux, sièges, et autres mobiliers utilisés dans les bureaux administratifs et les gares contribuent à la qualité et à la fonctionnalité des espaces de travail. Leur sélection intègre des critères de durabilité et d'ergonomie. Les bureaux doivent offrir suffisamment d'espace pour le travail et le rangement, tout en étant ajustables pour s'adapter aux besoins individuels des salariés.

Équipement d'entreposage

Les rayonnages, palettes et autres équipements d'entreposage sont nécessaires au stockage et à la gestion des stocks de matériaux et de pièces de rechange.

Textiles

Les textiles sont utilisés pour les uniformes et les revêtements intérieurs des trains. Les uniformes doivent être résistants à l'usure, faciles à entretenir et confortables. Les tenues haute visibilité (THV) doivent être ignifugées, résistantes aux tâches et faciles à nettoyer.

Le Groupe s'engage à optimiser l'utilisation de ces ressources via des démarches de réemploi et de recyclage, afin de réduire l'empreinte environnementale de ses opérations.

Matières d'emballage et de conditionnement

Pour ses activités logistiques, GEODIS vise une utilisation sobre et efficace des ressources (principe du juste besoin). Les principaux flux entrants pour les activités d'emballages et de conditionnement sont les palettes et caisses en bois, les palettes réutilisables en plastique, les cartons, les éléments de cerclage, les films plastiques, les adhésifs, le polystyrène, le papier bulle et les bobines papier.

Matérialité

Les principales matières utilisées par le groupe SNCF pour produire ses services de transport et de logistique sont décrites ci-dessus [cf. Catégorie de flux de ressources entrants].

Ces matières sont d'une grande diversité et de nature très différente (matières premières, bâtiments, machines légères moyennes et lourdes, textile, équipements, etc.). Les quantités sont exprimées dans des unités variées (tonnage de matières, nombre de matériels roulants, nombre d'unités d'équipements informatiques, nombre de tenues, etc.). Elles ne sont pas encore consolidées en tonnage à l'échelle du Groupe.

2.5.5. Flux de ressources sortants – E5-5**2.5.5.1 Produits et matières**

Le groupe SNCF ne met pas de produits sur le marché au sens de la norme. Les sociétés du Groupe fournissent des services de transport ferroviaire et routier.

2.5.5.2 Déchets

En 2025, l'ensemble des indicateurs concernant les flux de ressources sortants concernent le périmètre Groupe SNCF, soit à minima 90% du chiffre d'affaires Groupe. Les données 2024 ont été reconstituées pour garantir la comparabilité des données entre les deux années [cf. BP2].

Quantité totale de déchets

Groupe SNCF (tonnes)	2024	2025
Déchets non dangereux	416 197	444 496
Déchets dangereux	96 756	77 801
Dont déchets radioactifs	-	-
Quantité totale	512 953	522 297

Les plus gros tonnages de déchets non dangereux sont constitués :

- Des divers métaux collectés (rebuts de chantiers de SNCF Réseau et maintenance des trains pour SNCF Voyageurs)
- Des traverses en béton usagées.

Il n'y pas de visibilité agrégée sur les déchets non dangereux de chantier de déconstruction et rénovation de bâtiments. En effet, les registres déchets non dangereux ne sont fournis par les entreprises travaux qu'à l'échelle des projets. Les déchets non dangereux collectés par les collectivités ne font pas l'objet de reporting de la part de ces dernières.

Les chiffres publiés sont issus des contrats avec les sociétés de collecte et de traitement privées. L'exhaustivité des données progresse au fur et à mesure du renouvellement des contrats avec les fournisseurs, dans lesquels la remontée des données vers HSE Perform est exigée. Une amélioration est attendue à moyen terme.

En 2025, certains écarts significatifs sur les gros gisements sont à pointer :

- Déchets non dangereux :
 - Pour SNCF Gares & Connexions, les tonnages des grandes gares parisiennes ont pu être évalués
 - Pour SNCF Voyageurs, les quantités de métaux en bennes et de matériels radiés sont en très forte augmentation

- Pour SNCF Réseau, les quantités de rails vendus ont fortement diminué.

– Déchets dangereux : pour SNCF Réseau, SNCF Voyageurs et SNCF SA, les plus productrices, les quantités de déchets dangereux valorisés sont en diminution sensible.

Déchets non éliminés

Groupe SNCF (tonnes)	2024	2025
Déchets dangereux		
Préparation en vue d'une réutilisation	0	0
Recyclage	55 120	44 959
Autres opérations	5 127	8 543
Déchets non dangereux		
Préparation en vue d'une réutilisation	0	0
Recyclage	355 844	389 885
Autres opérations	12 518	23 300

Déchets éliminés

Groupe SNCF (tonnes)	2024	2025
Déchets dangereux		
Incinération	1 374	1 844
Mise en décharge	32 746	19 717
Autres opérations d'élimination	1 931	2 737
Déchets non dangereux		
Incinération	10 243	8 841
Mise en décharge	14 669	17 450
Autres opérations d'élimination	6 819	5 020

Les déchets mis en décharge sont essentiellement constitués de déchets de déconstruction contenant des déchets dangereux (souvent de la peinture au plomb) ainsi que des terres et cailloux contenant des substances dangereuses. Les trois sociétés les plus contributives sont SNCF Réseau, SNCF Voyageurs, et SNCF SA.

Globalement les quantités de déchets produits sont similaires entre 2024 et 2025, avec quelques écarts significatifs sur les gros gisements de déchets dangereux mis en décharge qui ont fortement chuté chez SNCF Voyageurs (-50 %) et chez SNCF Réseau (-70%)

Chez GEODIS, en 2025, l'information sur la fin de vie des déchets était disponible à hauteur de 78% du tonnage total de déchets générés, en hausse par rapport à 2024 (69 %).

Déchets non recyclés

Groupe SNCF	2024	2025
Quantité totale de déchets non recyclés (tonnes)	85 427	87 452
Pourcentage de déchets non recyclés (%)	17%	17%

2.5.5.2.1. Définition des flux de déchets

Le groupe SNCF génère une grande diversité de déchets à travers ses activités de gestion d'infrastructures, de transport ferroviaire et routier, de logistique et de mobilité du quotidien. Ces déchets, liés notamment aux infrastructures ferroviaires, au matériel roulant, à l'exploitation des gares et des trains, ainsi qu'aux bureaux et aux équipements professionnels, doivent être gérés de manière adaptée pour en limiter l'impact environnemental.

2 Informations environnementales

2.5.5.2.2. Types de déchets générés

Déchets d'infrastructure ferroviaire

Rails et traverses

Les travaux de construction, de maintenance et de renouvellement des voies ferrées génèrent des déchets de rails, de traverses et de ballast. Ces déchets d'infrastructure constituent une part significative des flux de déchets liés aux activités de gestion de la voie.

Caténaires et équipements électriques

Les caténaires, composées de câbles et de composants électriques nécessaires à l'alimentation des trains, deviennent des déchets lors des opérations de maintenance ou de remplacement. Ces équipements contiennent souvent des métaux, notamment du cuivre, qui sont recyclés ou valorisés. La gestion de ces déchets repose sur des opérations de démontage et de séparation des différents matériaux pour optimiser la récupération.

Déchets de chantier

Les grands chantiers de construction et de rénovation des infrastructures ferroviaires génèrent d'importants volumes de déchets de construction (béton, bois, métal et autres matériaux de construction). Ces déchets sont triés sur site pour séparer les matériaux recyclables des déchets non recyclables. Le Groupe vise un objectif de valorisation de 100 % des déchets de chantier recyclables en collaborant avec des entreprises spécialisées.

Déchets de maintenance du matériel roulant

Métaux, huiles et fluides frigorigènes

Les opérations de maintenance des trains génèrent une variété de déchets, notamment des pièces métalliques usagées, des huiles usagées et des fluides frigorigènes provenant des systèmes de climatisation. Ces déchets sont triés et traités afin de maximiser la récupération et le recyclage. Les métaux sont orientés vers des filières de recyclage, les huiles sont régénérées ou utilisées comme combustibles et les fluides frigorigènes sont récupérés et traités pour éviter l'émission de substances nocives dans l'atmosphère.

Amiante et autres substances dangereuses

La gestion des déchets dangereux, tels que l'amiante et les traverses bois ne pouvant être remployées dans le domaine ferroviaire, repose sur des protocoles stricts pour assurer la sécurité des salariés et la protection de l'environnement. Les sociétés ferroviaires appliquent des procédures rigoureuses d'identification, de confinement si nécessaire et d'élimination de ces substances, en conformité avec les réglementations environnementales en vigueur.

Déchets générés dans les gares et les trains

Déchets ménagers et emballages

Les gares, les stations de transport en commun et les trains produisent des déchets quotidiens issus de l'exploitation tels que les papiers, cartons, métaux, plastiques, verre, biodéchets et ordures ménagères résiduelles provenant des activités des passagers, ainsi que des bureaux et commerces des gares. Ces déchets sont collectés dans des poubelles de tri sélectif installées dans les gares et à bord des trains, puis acheminés vers des centres de traitement où ils sont triés pour être valorisés ou éliminés conformément à la réglementation.

Biodéchets

Les restes alimentaires et autres biodéchets issus de la restauration à bord et dans les gares équipées de corbeilles tri-flux sont collectés séparément. Ces biodéchets sont ensuite traités dans des filières de compostage ou de méthanisation. Cette valorisation organique permet de produire du compost et du biogaz, contribuant à réduire le recours à des intrants vierges (engrais, énergie) et à renforcer l'économie circulaire au sein du Groupe.

Déchets de bureau et équipements professionnels

Petit équipement informatique et consommables

Les équipements informatiques obsolètes, tels que les ordinateurs, et consommables comme les cartouches d'encre et les toners, sont collectés pour recyclage. Le Groupe travaille avec des éco-organismes et des prestataires spécialisés dans le recyclage des déchets électroniques pour récupérer les métaux précieux et les plastiques, afin de réduire l'impact environnemental de ces déchets.

Textiles professionnels

Les uniformes et autres vêtements professionnels usagés sont collectés et recyclés via des filières spécialisées. Les vêtements dits « image » sont orientés vers le consortium industriel « nouvelles fibres » dont le Groupe a été à l'origine.

Les textiles haute visibilité sont repris par le fournisseur pour alimenter une filière de combustibles solides de récupération. Parallèlement, le Groupe participe aux travaux du projet FREPI®, piloté par l'association OREE pour structurer une filière de recyclage de la matière.

Déchets des activités de transport et logistique

Les déchets produits par GEODIS sont principalement liés au conditionnement des produits de ses clients. Parmi les déchets non dangereux figurent le bois (palettes, caisses), le carton, les films plastiques, les palettes en plastique, les déchets issus du cerclage des palettes et les déchets issus du conditionnement (résidus adhésifs, polystyrène, papier bulle et bobines papier). Des déchets de papier et de métal sont également produits, en moindre quantité.

Les déchets dangereux comprennent notamment les déchets d'équipements électriques et électroniques (DEEE), les boues (déshuileurs, débourbeurs) et les batteries provenant majoritairement des ateliers de maintenance et des stations de lavage. Certains déchets dangereux peuvent également résulter d'opérations de destruction de stocks à la demande des clients. En 2024, ces déchets dangereux représentaient 2 % de la production totale des déchets de GEODIS.

2.5.5.2.3. Matières présentes dans les déchets

Les opérations de maintenance, de modernisation et d'exploitation des lignes ferroviaires ainsi que les activités dans les gares, les trains, les bâtiments et la logistique, génèrent des déchets composés de différentes matières.

Métaux ferreux

Rails

Les rails usagés constituent une part importante des déchets ferreux issus de l'exploitation et de la maintenance des infrastructures. Issus du remplacement régulier des voies pour garantir la sécurité et la performance du réseau, ils sont collectés puis envoyés vers des installations spécialisées où ils sont fondus et recyclés pour fabriquer de nouveaux rails ou d'autres produits métalliques, contribuant ainsi à une économie circulaire.

Éléments de voie

Les caténaires, les attaches, les boulons et autres composants métalliques utilisés dans les infrastructures ferroviaires sont également remplacés lorsqu'ils sont usés et suivent des filières de recyclage permettant de limiter le recours à de nouvelles matières premières et de réduire l'impact environnemental de l'extraction minière. Ces déchets métalliques proviennent principalement des travaux d'infrastructure ferroviaire.

Béton et bois

Traverses

Les traverses en bois et en béton, utilisées pour stabiliser les rails, sont souvent remplacées en raison de l'usure ou de la modernisation des infrastructures. Lorsqu'elles ne sont plus aptes à un usage ferroviaire et qu'elles contiennent certaines

substances, les traverses en bois peuvent être classées comme déchets dangereux et sont alors orientées vers des filières d'élimination adaptées, conformément à la réglementation. Elles peuvent aussi être réutilisées dans d'autres applications ferroviaires ou valorisées en énergie par incinération. Les traverses en béton sont broyées et recyclées sous forme de granulats pour de nouveaux projets de construction. Ce processus permet de réduire les déchets envoyés en décharge et la consommation de nouvelles ressources naturelles.

Ballast

Graviers et pierres

Le ballast, composé de graviers et de pierres, est essentiel à la stabilité des voies. Avec le temps, ce matériau se dégrade et doit être remplacé. Les matériaux usagés sont alors nettoyés, criblés et, lorsque leurs caractéristiques restent conformes aux spécifications techniques, réutilisés dans des projets ferroviaires ou d'autres travaux de construction ou d'entretien, réduisant ainsi l'extraction de nouvelles ressources naturelles. Le réemploi du ballast contribue également à réduire les coûts et les impacts environnementaux liés à l'extraction et au transport de nouveaux matériaux.

Déchets des gares, trains et bâtiments

Les activités quotidiennes dans les gares, à bord des trains et dans les bâtiments administratifs et techniques génèrent divers types de déchets.

Plastiques

Ce type de déchets inclut les emballages alimentaires, les bouteilles et autres objets usuels, générés par les passagers et les activités commerciales dans les gares. La gestion de ces déchets repose sur la mise en place de dispositifs de tri et de collecte sélective pour favoriser le recyclage et limiter l'impact environnemental.

Papier et emballages

Ces déchets issus des activités administratives, des commerces, des bureaux en gare et des passagers, sont collectés et recyclés pour produire de nouveaux matériaux. Cela limite le recours aux fibres vierges et réduit l'empreinte écologique.

Déchets alimentaires

Principalement générés par les services de restauration à bord et en gare, les déchets alimentaires incluent les restes de nourriture et autres résidus organiques. Ils font l'objet d'une collecte séparée et d'un acheminement vers des filières de compostage ou de méthanisation, afin de limiter les mises en décharge et l'impact environnemental des déchets organiques.

Petits équipements informatiques

Les équipements tels que les ordinateurs portables, les téléphones mobiles et autres dispositifs électroniques sont régulièrement remplacés en raison de l'évolution technologique. Ces équipements sont collectés et recyclés dans le respect des normes environnementales, ce qui permet de récupérer des métaux précieux et d'autres matières réutilisables tout en limitant la pollution associée aux déchets électroniques.

Vêtements professionnels

Les uniformes et autres vêtements de travail usagés sont collectés pour être valorisés, soit par recyclage des textiles soit par incinération énergétique. Les textiles recyclés peuvent être transformés en nouveaux produits ou utilisés dans d'autres industries, contribuant ainsi à la réduction des déchets et à l'économie circulaire.

Déchets amiantés SNCF

Chaque année, des matériels roulants en fin de vie sont retirés du service, pour être démantelés puis valorisés. Le Groupe élimine progressivement le stock de matériels amiantés

construits avant 1997. Les véhicules ou pièces contenant de l'amiante sont retirés et traités conformément aux réglementations en vigueur, dans des usines spécialisées. Les déchets de déconstruction contenant de l'amiante sont confiés à des entreprises agréées, dans le respect de la réglementation en vigueur. Les prochaines séries de matériel entrant dans le processus de radiation ne contiendront plus d'amiante.

Déchets des activités de transport et logistique

Les activités de transport et de logistique génèrent plusieurs catégories de déchets valorisables.

Bois

Il s'agit principalement de bois non traité provenant des palettes (notamment les palettes Europe et palettes perdues), des caisses et de certains matériaux de calage. Ces déchets de bois sont issus d'emballages de transport et sont en grande majorité orientés vers des filières spécialisées de valorisation matière ou énergétique.

Papier et carton

Ces déchets proviennent des emballages secondaires des entrepôts et des bureaux (cartons de regroupement, boîtes de conditionnement) ainsi que de la documentation administrative et logistique. Ils sont généralement collectés séparément pour être valorisés.

Plastiques

Les plastiques sont constitués de films d'emballage en polyéthylène basse densité, de housses de protection, de cerclages en polypropylène (PP) et, dans une moindre mesure, de contenants ou accessoires en plastique rigide. GEODIS procède au tri de ces différents types de plastiques afin d'orienter un maximum de volumes vers des filières de valorisation adaptées.

2.5.5.2.4. Méthodes, critères et hypothèses

Les données sur les déchets générés par le groupe SNCF proviennent principalement de mesures directes. Elles couvrent à minima 90% des entités contributives au chiffre d'affaires consolidé du Groupe.

Ces mesures sont fournies par les prestataires de gestion des déchets (collecte, traitement, valorisation), qui transmettent des rapports détaillant les quantités et les types de déchets traités. Ces données sont intégrées dans l'outil HSE Perform. Le suivi des déchets dangereux est complet car la réglementation impose une traçabilité stricte.

Depuis 2023, HSE Perform est également utilisé pour les déchets non dangereux, via l'intégration des reporting des prestataires. Ce dispositif étant récent, la couverture n'est pas encore exhaustive, notamment pour les flux collectés par les collectivités locales, par exemple les déchets des gares. L'obligation de reporting dans HSE Perform sera progressivement intégrée dans les contrats prestataires lors de leur renouvellement, afin d'améliorer l'exhaustivité et la fiabilité des données.

En complément des mesures directes, des estimations sont utilisées lorsque les données ne sont pas immédiatement disponibles, par exemple, en cas de décalage dans la réception des bordereaux de suivi. Des valeurs provisoires sont alors renseignées, puis ajustées à réception des données réelles. Ces ajustements sont systématiquement documentés pour assurer transparence, exactitude et conformité réglementaire.

Dans le cas particulier des activités internationales (GEODIS et Keolis), les volumes de déchets agrégés au niveau du Groupe proviennent, selon les pays, soit de mesures directes (lorsque la réglementation et les infrastructures le permettent) soit d'estimations lorsque les dispositifs de mesure ne sont pas en place.

3. Informations sociales

3.1. Personnel de l'entreprise - S1

3.1.1. Politiques -S1-

3.1.1.1 Politique Santé et Sécurité

Objectifs généraux

Lors de la Convention Sécurité des 12 et 13 novembre 2025, tous les présidents du groupe SNCF ont confirmé leur engagement à incarner chacune des dimensions de la culture sécurité, avec tous les managers et salariés. « Parce que chaque personne compte, le groupe SNCF agit et fait progresser la sécurité face aux risques de tous ordres, dans un monde en évolution plus rapide et forte. Nous réaffirmons notre engagement pour une sécurité de très haut niveau et de tous les instants. Nous la menons avec et pour tous, à tous les niveaux du Groupe, dans tous les domaines : sécurité de l'exploitation, santé et sécurité au travail, sécurité environnementale, sécurité incendie, sûreté, cybersécurité. »

Au-delà du Groupe, ils s'engagent également à agir auprès de leurs entreprises partenaires pour qu'elles se les approprient et en deviennent actrices.

La signature d'une nouvelle politique Sécurité commune matérialise cet engagement et réaffirme que la sécurité est l'un des fondamentaux et une priorité absolue du groupe SNCF à

l'égard de ses clients, salariés, partenaires et de son environnement. C'est un bien commun que le Groupe a le devoir de préserver.

La nouvelle politique Sécurité pose les principes communs d'une ambition partagée :

– Analyser les risques en amont, chercher d'abord à les supprimer et, à défaut, mettre systématiquement en place les mesures de prévention et de protection adaptées

– Prôner la transparence et promouvoir le traitement juste et équitable pour favoriser la remontée d'informations, levier essentiel pour apprendre des expériences, traiter les irritants et progresser

– Développer une approche positive de la sécurité et célébrer les succès

– Simplifier les textes et les processus pour une adaptation pragmatique aux réalités de la production

– Préparer au mieux chaque acteur par une formation exigeante de haut niveau.

Ils sont déclinés dans les programmes de chaque société, y compris Keolis et GEODIS.

Les politiques Santé et sécurité portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémediables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	• Politique sécurité groupe SNCF • Développer et ancrer la culture sécurité • Poursuivre les actions de prévention des risques santé et sécurité • Protéger la santé mentale des salariés

Les salariés du groupe SNCF sont confrontés à des transformations majeures, notamment liées aux effets de la concurrence dans l'ensemble des modes de transports, à l'importance croissante du numérique et de l'intelligence artificielle et à l'optimisation des fonctions supports.

En 2025, pour ancrer durablement une bonne performance sociale, le Groupe a décidé de renforcer l'accompagnement humain des transformations et la prévention des risques psychosociaux, avec un programme piloté au niveau du comité exécutif Groupe.

Périmètre ferroviaire

Les politiques Sécurité visent une sécurité globale, incluant les partenaires, tels que les sous-traitants et les fournisseurs, dans les six domaines suivants :

- Santé et sécurité au travail
- Sécurité de l'exploitation ferroviaire
- Sécurité incendie
- Sûreté
- Sécurité des systèmes d'information et cybersécurité
- Sécurité environnementale, dont risques naturels et technologiques subis et causés.

Les partenaires incluent les sous-traitants, en particulier pour les activités de maintenance du réseau.

La politique Sécurité a vocation à répondre aux besoins de sécurité des clients, des salariés, des partenaires et de l'environnement. Les engagements Sécurité sont portés par le programme PRISME, lancé en 2015 et restructuré en 2022. Ils traduisent l'ambition partagée avec l'Agence Européenne Ferroviaire de promouvoir une sécurité positive. Ses principales orientations sont les suivantes :

– Un programme PRISME avec et pour les salariés : créer les conditions managériales pour responsabiliser les salariés. Il s'agit de davantage reconnaître et valoriser le rôle positif des salariés comme acteurs de fiabilité et créer avec eux un environnement favorisant la sécurité et la réussite des missions.

- Créer les conditions du partage des faits, notamment via la libération de la parole et une meilleure résolution des problèmes locaux avec les salariés.

– Un programme PRISME au bénéfice des entités opérationnelles : maîtriser les interfaces entre les entités (y compris prestataires et sous-traitants) pour garantir la sécurité dans le travail collectif.

- Créer les conditions de pilotage par les risques au niveau opérationnel.
- Rendre systématique le « produire en sécurité ».
- Changer collectivement la culture de la documentation.

– Un programme PRISME pour le groupe SNCF, ouvert à l'externe :

- Contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire, en posant comme principe que la sécurité est un bien commun et non un avantage concurrentiel.
- Poser les principes de sécurité communs pour le groupe SNCF en intégrant la nécessité de marges de manœuvre des entités et en prenant en compte leurs spécificités.

La politique Sécurité du Groupe a été actualisée en 2025. Elle réaffirme l'ambition première du Groupe : zéro accident grave ou mortel, quel que soit le domaine de sécurité concerné, et la nécessité de mettre en œuvre une culture de sécurité exigeante.

La politique Santé et sécurité au travail explicite l'engagement d'assurer des conditions de travail en sécurité, de respecter les obligations réglementaires, d'impliquer les salariés dans les processus de sécurité et de l'améliorer continuellement.

Chez Keolis

La politique Sécurité de Keolis précise la vision, les responsabilités et les engagements en matière de santé et sécurité pour l'ensemble des entités de Keolis. Pierre angulaire des principes d'organisation et des rituels de management, elle est communiquée à l'ensemble des entités et déclinée localement.

Le programme IMPACT Sécurité (Implication managériale pour l'amélioration continue et la transformation) a été développé pour ancrer des rituels concrets et garantir un socle commun de pratiques managériales en matière de santé et sécurité. Il implique tous les niveaux de l'organisation : des revues mensuelles par son Executive Leadership Team jusqu'aux briefings sécurité sur le terrain.

L'objectif est de créer une culture commune garantissant deux éléments indissociables :

- L'excellence opérationnelle
- La santé et la sécurité des parties prenantes (personnels, passagers, partenaires et tiers).

Keolis s'est fixé comme objectif d'avoir 38% de son chiffre d'affaires couvert par une certification ISO 39001 ou ISO 45001 à horizon 2025.

Chez GEODIS

Les activités de GEODIS conduisent les salariés à agir, manipuler, se déplacer, conduire, souvent dans un temps court et contraint. Toutes ces tâches exposent les salariés, les fournisseurs, les sous-traitants à des risques d'accidents : chutes de plain-pied, accidents de la route, port de charges lourdes, interactions piétons/chariots, manipulation d'énergies dangereuses. Le secteur du transport et de la logistique est aussi confronté à des enjeux de sûreté importants : vols de marchandises, violences, cyberattaques ou agressions verbales.

Protéger la santé et la sécurité des salariés et partenaires liés directement ou indirectement aux activités de GEODIS fait partie de ses priorités. En 2024, GEODIS a retravaillé sa feuille de route avec la signature de « Health & Safety with Heart » structurée autour de trois piliers :

- Se connecter aux risques est nécessaire pour identifier, comprendre les risques de son environnement, reporter et analyser les incidents, se focaliser sur les risques majeurs et prendre en compte tous les changements sur son lieu de travail.
- Prendre soin de soi pour se protéger et protéger les autres. Être à l'écoute de son corps et de son mental pour rester en forme et concentré. Le comportement de chacun compte pour promouvoir une culture de la santé, sécurité et sûreté partout, pour tous, en toutes circonstances.
- Prendre soin de nous car la réussite de GEODIS repose sur l'esprit d'équipe et la force du collectif. Le dialogue et l'entraide,

l'attention à l'autre, l'échange et le feed-back sont indispensables pour maintenir un cadre de travail bienveillant et efficace.

Champ d'application

Les politiques Santé et sécurité couvrent l'ensemble du personnel du groupe SNCF, y compris les intérimaires et les salariés des entreprises partenaires.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur de l'Audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté de SNCF SA est responsable de la définition de la politique sécurité pour les sociétés ferroviaires, en charge de sa mise en œuvre.

Cette responsabilité incombe aux Présidentes de Keolis et GEODIS sur leur périmètre respectif.

Le directeur de l'Audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté et les Présidentes de Keolis et GEODIS sont membres du comité exécutif Groupe.

3.1.1.2 Politiques Ressources humaines

Objectifs généraux

Le groupe SNCF mène des politiques Ressources humaines adaptées à chacun des métiers, qui peuvent se rejoindre sur des objectifs communs :

- Une politique Ressources humaines commune pour les sociétés ferroviaires
- Des politiques spécifiques pour Keolis, RLE et GEODIS.

Ces politiques portent des valeurs communes : éthique, ambition de préserver la santé mentale des salariés, identification des passerelles en termes de mobilités au sein du Groupe.

À ce titre, la direction des Ressources humaines Groupe porte une stratégie RH à trois ans, structurée autour de quatre axes majeurs. Elle est accompagnée d'indicateurs de performance sociale et d'une gouvernance adaptée du Groupe suivant les deux périmètres : périmètre ferroviaire et périmètre du Groupe.

La stratégie RH vise à garantir un socle commun aux salariés du Groupe, en cohérence avec les enjeux opérationnels, économiques et sociaux autour de trois axes pour les salariés et d'un axe transverse de performance :

- Développer : Renforcement de l'employabilité par la formation, la mobilité interne, la gestion des talents et la transformation des compétences.
- Épanouir : Amélioration de l'expérience collaborateur via la qualité de vie au travail, la reconnaissance, la diversité, l'inclusion, les avantages sociaux et un leadership bienveillant.
- Protéger : Sécurisation du cadre de travail (santé, sécurité, pénibilité, dialogue social, éthique, protection sociale, publics vulnérables).
- Performer : Amélioration de la performance sociale et de l'économique au travers partenariats externes, d'un système de rémunération juste et maîtrisé, d'un pilotage financier des indicateurs sociaux coordonné avec la direction Financière et une démarche d'amélioration continue de la filière RH.

Ces politiques portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité et incluent les enjeux de gestion des compétences, diversité et inclusion, dialogue social :

	IRO	Politique	Plan d'action
Gestion des compétences (formation et employabilité)	Impact positif	Amélioration des conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences	• Déployer des dispositifs de gestion des talents, de développement des compétences pour attirer, intégrer et accompagner chaque salarié dans son développement • Engager et faire contribuer les salariés aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion du Groupe SNCF
Diversité & Inclusion, Égalité professionnelle	Impact négatif	Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant en cascade affecter la santé et la sécurité des salariés ainsi que leurs conditions de vie et celle de leurs proches	• Former et sensibiliser en interne pour favoriser l'inclusion • Améliorer les conditions de travail • Favoriser les recrutements de femmes, travailleurs handicapés et de jeunes issus de milieux défavorisés • Garantir l'équité dans les parcours professionnels et de rémunération
	Impact négatif	Aggravation des disparités économiques	• Négocier des accords collectifs • Garantir la tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise • Former les managers
Dialogue social	Risque	Dégradation du climat social	

Gestion des compétences

Dans un contexte de transformation du groupe SNCF, le développement des compétences des salariés est une priorité. Avec un investissement annuel de plus de 400 millions d'euros dans le plan de développement des compétences de ses salariés et de plus de 110 millions d'euros de contributions obligatoires, les sociétés ferroviaires investissent plus de 8% de la masse salariale dans la formation professionnelle. Pour anticiper et couvrir plus efficacement tous leurs besoins, elles s'emploient à :

- Veiller au bon équilibre entre formation initiale et formation continue
 - Faire de l'alternance un levier de recrutement
 - Développer l'usage du compte personnel de formation (CPF).
- Au-delà d'être au service des enjeux économiques de l'entreprise, le développement des compétences accroît l'employabilité des salariés.

Cette politique couvre les activités ferroviaires en France.

Keolis accompagne ses salariés dans leur évolution de carrière, sur les compétences liées à leur métier et sur leurs connaissances du secteur de la mobilité (transition énergétique, numérique, nouvelles mobilités, etc.).

Chez GEODIS, la gestion des talents est conçue pour développer les compétences des salariés et les retenir au sein de l'entreprise.

Diversité, inclusion, égalité professionnelle

Le groupe SNCF met la diversité et l'inclusion au cœur de sa politique globale, en France et à l'international, en respectant la culture de ses pays d'implantation. Le Groupe compte sur ce qui fait sa force, la diversité de ses salariés et œuvre à un vivre et travailler ensemble de qualité en développant une culture de l'inclusion.

Le comité stratégique Égalité femmes-hommes réunit les présidents et directeurs généraux des sociétés ferroviaires une fois par an en mars, en comité exécutif Groupe. En 2021, il a acté la trajectoire mixité 2020-2030 du groupe SNCF :

- Garantir l'égalité salariale entre les femmes et les hommes
- Accroître la mixité dans les recrutements
- Accroître la mixité dans l'encadrement
- Lutter contre le sexisme et le harcèlement sexuel, avec une tolérance zéro, et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement

– Veiller à l'équilibre de la parentalité.

Les engagements sont en cohérence avec les feuilles de route annuelles des sociétés ferroviaires, établies dans le cadre du quatrième accord collectif en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité.

La trajectoire Mixité est suivie par le conseil d'administration de SNCF SA deux fois par an.

Depuis la signature du premier accord en faveur de l'égalité femmes-hommes en 2006, une politique ciblée, ambitieuse et volontariste est déployée, avec une progression sur les objectifs des accords successifs. Elle vise à :

- Recruter des salariés à l'image de ses clients
- Favoriser la mise en place d'un environnement de travail inclusif offrant à tout le personnel des conditions égales de réussite.

En 2025, Keolis poursuit sa politique Diversité, avec un objectif de féminisation des effectifs (global, personnel roulant, managers).

GEODIS a mis en place une nouvelle politique Diversité et inclusion publiée en 2024. GEODIS est soucieux de cultiver un environnement de travail et un état d'esprit ouverts et inclusifs. En favorisant la diversité de ses équipes, GEODIS entend ainsi refléter la société et mieux comprendre les attentes des clients. C'est également un vecteur de richesse pour stimuler l'innovation et la performance des équipes. Cette politique définit les ambitions et les priorités en matière d'égalité des chances, peu importe l'âge, le sexe, la culture ou le handicap. Elle repose sur quatre piliers : la diversité culturelle, la diversité d'âge, l'égalité hommes-femmes, l'inclusion des personnes en situation de handicap.

Dialogue social

Le groupe SNCF entretient un dialogue social permanent et constructif avec ses partenaires sociaux. Cela se concrétise chaque année par la signature d'accords avec les organisations syndicales représentatives.

Le dialogue social est mené à différents niveaux de l'entreprise :

- Une instance Groupe pour les sociétés contrôlées implantées en France et un comité économique européen pour les sociétés européennes
- Des instances dans chacune des sociétés
- Une instance au niveau de la branche ferroviaire.

De plus, des échanges récurrents sont menés au niveau de la présidence du Groupe entre les organisations syndicales représentatives et le Président du groupe SNCF.

Au-delà des instances décrites ci-dessus, la direction des Ressources humaines Groupe mène avec les organisations syndicales représentatives :

- Des échanges informels réguliers
- La conduite de plusieurs négociations chaque année
- Les instances bimensuelles du comité social et économique (CSE) des sociétés ferroviaires
- Les rencontres mensuelles des 33 CSE du périmètre ferroviaire.

L'accélération de l'ouverture à la concurrence pour les activités Voyageurs conventionnées (TER, Transilien) nécessite le maintien d'un cadre social de haut niveau pour tous les salariés du groupe SNCF.

GEODIS entretient un dialogue social permanent et constructif avec ses partenaires sociaux. L'entreprise a structuré son dialogue social afin de permettre des échanges de proximité efficaces avec les représentants du personnel au niveau local. Ainsi chaque métier et chaque région dispose de ses propres organes de direction et décisionnaires quant à l'organisation de son dialogue social, en cohérence avec les réglementations sociales.

Instauré depuis plus de 20 ans, le comité européen de concertation (CEC), instance unique au niveau européen, est un lieu d'échanges et d'information qui assure la représentation des salariés européens de GEODIS. Le CEC permet de communiquer des informations aux représentants des salariés sur la situation sociale, environnementale, économique et financière et de recueillir leurs observations, propositions ou positions.

Chez Keolis, le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités :

- Un rôle de cohésion et de médiation dans les relations de travail
- Un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

Deux instances d'un périmètre plus large que l'échelle locale existent :

- Un comité de groupe européen, composé de représentants de chaque pays dans lesquels Keolis est implanté en Europe, désignés par les organisations syndicales représentatives par pays. Il se réunit au moins deux fois par an pour échanger sur

l'ensemble des sujets transnationaux relatifs à la performance commerciale et financière de Keolis, et sur des sujets transverses.

- Un comité de groupe France, composé de représentants désignés par les organisations syndicales représentatives de Keolis. Il se réunit deux fois par an. Cette instance est notamment informée des évolutions réglementaires impactant les relations du travail et l'emploi en France.

Champ d'application

Les politiques Ressources humaines couvrent l'ensemble des salariés du groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

Sur les enjeux RH, le directeur des Ressources humaines de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre des politiques correspondantes pour les sociétés ferroviaires. Cette responsabilité incombe aux Présidentes de GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif.

Ils sont tous membres du comité exécutif Groupe.

Sur le périmètre ferroviaire, la direction des Ressources humaines conduit les politiques en lien avec les sociétés. Dans les territoires et les entités, elle s'appuie sur l'ensemble des acteurs en responsabilité (managers, responsables ressources humaines), ainsi que sur les acteurs en charge de l'accompagnement (correspondants Mixité et correspondants Handicap et emploi, acteurs du recrutement, etc.).

La DRH agit aussi en coordination avec le réseau SNCF Mixité, la Fondation SNCF et l'association LGBT+ de salariés SNCF « GARE! ».

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société.

Un comité de pilotage annuel (ou équivalent) est organisé avec les sociétés pour chaque accord signé sur le périmètre ferroviaire.

3.1.1.3 Politique Droits humains

Objectifs généraux

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est une valeur essentielle du groupe SNCF.

Le Président-Directeur Général de la société nationale SNCF, et Présidentes, Présidents, Directrices Générales et Directeurs Généraux des sociétés du Groupe s'engagent à respecter la politique Droits humains du Groupe. Adoptée fin 2023 dans le cadre du plan de vigilance du Groupe, cette politique est portée par SNCF SA. Sa mise en œuvre est déclinée par chacune des sociétés et filiales contrôlées.

Elle porte notamment les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Droits humains	Impact négatif	• Politique droits humains du groupe SNCF	• Plans d'actions relatifs aux enjeux Santé et sécurité, Évolutions des carrières, diversité et inclusion, dialogue social • Plan d'action relatifs à la maîtrise risques d'atteinte grave aux droits fondamentaux du Plan de vigilance
	Risque		

Le groupe SNCF prend vis-à-vis de tous ses salariés toutes dispositions ayant vocation à promouvoir un environnement de travail sûr et sain, en vue d'assurer leur santé et leur sécurité dans le cadre de leur activité professionnelle.

Dans leur relation contractuelle avec leurs salariés, les sociétés du Groupe veillent à assurer des conditions de travail décentes, ainsi qu'une rémunération juste et équitable au regard des conditions locales ou régionales dans lesquelles s'exercent ses activités. Des études de benchmark sont régulièrement réalisées pour s'assurer que les conditions

salariales proposées dans le groupe SNCF soient cohérentes avec celles des autres entreprises.

Créé en 2024 sur le périmètre ferroviaire, l'observatoire paritaire des rémunérations et des avantages sociaux constitue un nouvel espace de dialogue social proposé par la direction des Ressources humaines du Groupe, en complément des instances usuelles.

Cet observatoire a vocation à permettre des temps d'échanges et de partage réguliers entre la DRH et les organisations syndicales représentatives sur la rémunération et les divers avantages sociaux de la plateforme de progrès social de l'entreprise, ainsi qu'en matière de contexte économique et social. Il permet notamment la mise en perspective des enjeux des négociation, en amont de la négociation annuelle obligatoire (NAO) portant sur les rémunérations.

Le groupe SNCF respecte la liberté d'association, le droit à la négociation collective de tous ses salariés ainsi que leur droit de rejoindre ou non une organisation syndicale. Des informations sont données aux salariés du Groupe sur ses activités et résultats deux fois par an, dans le cadre de communications financières, par communication interne et la publication des rapports annuels et semestriels.

Le Groupe s'engage à promouvoir l'égalité des chances dans les processus de recrutement, et à favoriser la diversité et l'inclusion au travers de chartes, d'accords collectifs et de certifications, en ne tolérant aucune forme de discrimination. Entreprise responsable, citoyenne et engagée, le groupe SNCF a ainsi à cœur de prendre soin de tous ses salariés au quotidien et de veiller au respect de leur dignité.

Conformément aux recommandations émises par l'OIT, le Groupe déploie dans toutes ses sociétés des politiques de formation et d'orientation professionnelle pour garantir l'employabilité et l'évolution professionnelle de ses salariés.

Le groupe SNCF assure à tout salarié ou tiers l'accès à un dispositif d'alerte permettant de signaler à ceux qui ont le pouvoir d'y mettre fin les pratiques non conformes ou illicites dont ils auraient eu connaissance. Toute personne qui l'utilise de bonne foi ne saurait être poursuivie, sanctionnée ou licenciée de ce fait. La notion de bonne foi ne requiert pas que les faits dénoncés soient par la suite établis, mais qu'ils aient

été rapportés sans intention mensongère ou intention de nuire à autrui ou sans recherche de contrepartie financière directe.

Les engagements du groupe SNCF pour les droits humains s'inscrivent dans une démarche d'amélioration continue.

Le Groupe rend compte de l'ensemble de ces dispositions ainsi que des mesures prises pour remédier aux impacts négatifs de ces risques dans son plan de vigilance, conformément à la loi française sur le devoir de vigilance n° 2017-399 du 27 mars 2017.

Les processus et mécanismes visant à contrôler le respect de ces engagements sont couverts par les trois lignes de maîtrise :

– Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.

– Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.

– L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

Champ d'application

La politique Droits humains porte des engagements envers les salariés, les clients, les communautés locales et territoriales, et les fournisseurs et sous-traitants. Elle s'applique dans les activités du groupe SNCF et dans les pays où elles s'exercent. Les Présidents et Directeurs de chacune des sociétés, membres du comité exécutif Groupe, sont responsables de la mise en œuvre de la politique Droits humains sur leur périmètre.

La Directrice RSE Groupe, membre du comité exécutif Groupe en 2025, veille à la bonne mise en œuvre de cette politique au titre du devoir de vigilance.

3.1.1.4 Politique Cybersécurité et protection des données personnelles

Objectifs généraux

Les politiques mises en place visent à garantir la protection des données personnelles et l'intégrité des systèmes d'exploitation.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Cybersécurité et protection des données personnelles	Impact négatif	- Politique générale de sécurité des systèmes d'information du groupe SNCF (PGSSI) - Politique RGPD	- Sensibiliser et former les salariés - Renforcer la gouvernance de la sécurité des SI - Participer à des initiatives sectorielles - Réaliser une veille, notamment sur l'évolution des modalités d'attaques
	Impact négatif		
	Risque		

Responsabilité de mise en œuvre

La direction Sécurité du numérique du Groupe définit la politique générale de sécurité des systèmes d'information (PGSSI), assure la cohérence des choix technologiques pour les solutions de sécurité, veille à la conformité réglementaire et normative.

La PGSSI définit les principes de couverture des risques de sécurité liés aux systèmes d'information du groupe SNCF. La politique pose les principes directeurs permettant de garantir le niveau de sécurité des systèmes d'information selon quatre critères :

- Disponibilité
- Intégrité

– Confidentialité

– Traçabilité (voire de preuve).

Un référentiel d'appui interne au Groupe définit les règles de protection des données personnelles et rappelle les grands principes de conformité au règlement général pour la protection des données (RGPD).

Champ d'application

La PGSSI s'applique à l'ensemble des entités et personnes rattachées directement ou contractuellement au groupe SNCF, y compris les intérimaires. Elle s'applique également à tous les biens essentiels, ainsi qu'aux biens supports dont le groupe SNCF a la propriété ou la jouissance par contrat.

La politique mise en place par le groupe SNCF s'applique à toutes les zones géographiques où l'entreprise opère.

La PGSSI s'applique à tous les systèmes d'information, y compris les systèmes industriels qu'ils soient d'infrastructure au sol ou embarqués. Ils s'appliquent également aux fournisseurs et prestataires ayant accès physiquement ou logiquement aux systèmes d'information du groupe SNCF, ainsi qu'aux entités engagées dans une démarche de convergence ou de rapprochement avec le groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur Numérique IA Groupe & e.SNCF Solutions de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique Cybersécurité pour les sociétés ferroviaires. Cette responsabilité incombe aux Présidentes de GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif.

Ils sont tous membres du comité exécutif Groupe.

Un DPO Groupe a été désigné au sein de la direction Sécurité numérique. L'ensemble des entités du Groupe appliquent les lois et règlements en matière de protection des données à caractère personnel et ont à ce titre désigné un Délégué à la Protection des données.

3.1.1.5 Alignement sur les normes tierces et instruments internationalement reconnus

Dans sa politique Droits humains, le groupe SNCF s'engage à respecter dans ses activités et dans les pays où elles s'exercent, les principes fondamentaux définis par la Charte internationale des Droits de l'Homme (qui inclut la Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques et le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels), les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains des Nations unies, la Déclaration de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) sur les principes et droits fondamentaux au travail, les Conventions fondamentales de l'OIT, la Déclaration de principes tripartite sur les entreprises multinationales et la politique sociale ainsi que les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales.

Le groupe SNCF s'est engagé dès 2003 à respecter et à intégrer pleinement les dix principes du Pacte Mondial des Nations unies sur les droits humains, les normes internationales du travail et la lutte contre la corruption. Les actions mises en œuvre dans ce cadre contribuent à l'atteinte des Objectifs de développement durable de l'ONU.

Ces textes sont déclinés dans les politiques internes suivantes :

- Politique Droits humains du groupe SNCF
- Chartes éthiques SNCF, Keolis, GEODIS
- Code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption et le trafic d'influence du périmètre ferroviaire, de Keolis, de GEODIS
- Conventions collectives appliquées au sein du Groupe
 - La convention collective des transports publics urbains (CCN_3099)
 - La convention collective des transports routiers (CCN_3085)
 - La convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217).

Plusieurs engagements vis-à-vis du personnel sont explicitement pris dans la politique Droits humains conformément aux recommandations émises par l'OIT, notamment en matière de sécurité, de conditions de travail, de liberté d'association, de droit à la négociation, d'égalité des chances.

Les politiques Sécurité des sociétés ferroviaires sont conformes au cadre normatif européen et des États dans

lesquels l'entreprise opère et au cadre fixé par les autorités européenne (European Railway Agency) et française (Établissement public de sécurité ferroviaire).

Les sociétés ferroviaires s'engagent à respecter la norme ISO 39001 pour les systèmes de management de la sécurité. Elle fournit un cadre pour la gestion de la sécurité routière. Opérateur de transport, le groupe SNCF gère la sécurité sur les rails, ainsi que dans les interactions avec les autres modes de transport.

Le droit d'association des salariés, le droit syndical, le droit à la négociation, la protection des salariés élus du personnel ou syndiqués, et la non-discrimination syndicale sont garantis par les différents textes internes au groupe SNCF comme par le Code du travail en France dans les articles L2141-1 à L2146-2.

La politique Cybersécurité du Groupe est conforme au Règlement général sur la protection des données (RGPD) et plus généralement aux réglementations applicables.

Le Groupe a entamé une refonte du corpus documentaire relatif aux politiques de cybersécurité en amont de la préparation des Jeux de Paris 2024. Les travaux ont intégré le standard américain NIST dans sa dernière version, ainsi que la norme internationale ISO 27001:2022 sur la sécurité des systèmes d'information afin de mettre en adéquation les règles de sécurité et les activités internationales du Groupe.

Pour les sociétés ferroviaires

Les accords collectifs signés avec les organisations syndicales représentatives déclinent ces textes :

- Accord relatif au droit syndical signé en septembre 2025
- 10ème accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés (juillet 2025 – juin 2028).

Pour Keolis

Keolis s'est doté en 2013 d'un programme de conformité, Compliance. Il décrit les bons comportements ainsi que ceux qui sont interdits par la loi et par la conception éthique des affaires définie par Keolis.

Ce programme inclut les documents suivants :

- Charte de la relations Fournisseurs
- Code de conduite pour la prévention de la corruption
- Procédure d'alerte professionnel et plateforme d'alerte
- Guide éthique de la conduite des affaires
- Règles de facturation de Keolis.

Pour GEODIS

Les textes internationaux sont déclinés dans les documents suivants :

- Déclaration de durabilité
- Politique Climat et environnement
- Politique Santé et sécurité
- Politique Droits humains
- Charte Éthique
- Code de conduite des partenaires d'affaires.

3.1.1.6 Procédures de surveillance des politiques

Les procédures de surveillance de ces politiques sont pilotées conjointement et en subsidiarité par les directions métiers de SNCF SA et celles des sociétés du Groupe. L'ensemble de ces enjeux sont portés auprès du comité exécutif du Groupe, soit via les directions métiers de SNCF SA soit via les Présidents des sociétés concernées, comme décrit en GOV-1.

Les procédures de surveillance impliquent un suivi régulier des résultats, de la performance et des audits.

3 Informations sociales

Selon les politiques, les dispositifs peuvent prévoir des dispositions spécifiques, par exemple :

- Sécurité : les résultats sécurité sont communiqués mensuellement par l'intermédiaire d'un tableau de bord reprenant les différents indicateurs assemblés par la direction Sécurité Groupe.

- Égalité professionnelle : dans le cadre de l'accord d'entreprise sur le périmètre ferroviaire et dans le cadre du suivi de la trajectoire mixité, des bilans annuels sont partagés et un comité ad hoc suit la mise en œuvre de l'accord.

- Droits humains : le Groupe s'appuie sur un principe de diligence raisonnable pour s'assurer que sa politique et ses actions en faveur des droits humains soient effectives. Le plan de vigilance rend compte de la mise en œuvre des actions déployées.

Plus généralement, le dialogue social traite de l'ensemble des enjeux matériels concernant le personnel de l'entreprise et participe à la procédure de surveillance des politiques.

3.1.1.7 Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Santé et sécurité

Les orientations annuelles en matière de santé et sécurité sont construites sur la base de l'actualisation de la cartographie des risques. Elles se nourrissent des actions déjà mises en œuvre dans l'ensemble du Groupe, des retours d'expérience et des résultats d'accidentologie.

La politique Santé et sécurité du travail est présentée annuellement aux partenaires sociaux dans le cadre de l'Instance commune Groupe, et partagée aux sociétés.

Ressources humaines

Chaque année, l'Instance commune du périmètre ferroviaire et les 33 comités sociaux et économiques (CSE) sont informés et consultés au titre de la politique sociale de l'entreprise et des conditions de travail et d'emploi.

Dans ce cadre, l'ensemble des éléments nécessaires à l'avis des CSE est communiqué aux représentants du personnel : bilan social, bilan égalité professionnelle, bilan formation, etc.

L'ensemble des dispositions du cadre social applicable aux salariés des sociétés ferroviaires, ainsi que l'ensemble des actions et grandes politiques mises en œuvre sont mis à disposition de tous les salariés du périmètre ferroviaire sur un site interne.

Droits humains

Les sociétés du Groupe intègrent dans leur gouvernance des modalités de dialogue constructif et transparent avec leurs parties prenantes. Ce dialogue vise notamment à évaluer les impacts sur les droits humains dans une démarche de co-construction et d'amélioration continue.

Le plan de vigilance est élaboré en association avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise via :

- Des réunions bilatérales organisées par la direction des Ressources humaines du groupe SNCF

- Une information donnée en comité de Groupe

- Une présentation dans les comités d'entreprise européens du groupe SNCF, de Keolis et de GEODIS.

[Cf. Plan de vigilance ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité].

La politique Droits humains est mise à disposition :

- De tous les salariés du périmètre ferroviaire sur un site interne

- De tous les salariés sur les sites publics groupe-sncf.com, GEODIS.com, keolis.com.

Cybersécurité et protection des données personnelles

Dans le cadre de sa politique de protection des données personnelles, le Groupe porte une attention particulière à la protection de la vie privée. Les Délégués à la protection des données des entités du Groupe veillent au respect des demandes d'exercice des droits exercés par les clients ou salariés conformément au RGPD.

Le Groupe communique via différents canaux sur les politiques, actions et résultats en matière de cybersécurité. Les salariés ont accès à ces informations :

- Sur les sites internes du Groupe

- Via les sites institutionnels : site du groupe SNCF (groupe-sncf.com), sites des sociétés (SNCF Voyageurs, etc.).

La politique générale de Sécurité des systèmes d'information est disponible dans la bibliothèque interne de référentiels à disposition des salariés de l'ensemble du Groupe et des entités qui y sont rattachées.

Pour l'ensemble du Groupe, des communications internes sur toutes les politiques relatives aux enjeux matériels de durabilité affectant les salariés sont diffusées et relayées par la ligne managériale auprès des équipes en charge de la mise en œuvre. Par exemple, elles relaient la politique Sécurité dans le cadre du Programme PRISME, les campagnes de sensibilisation et des formations sur la cybersécurité.

3.1.1.8 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements

Le groupe SNCF dispose d'une politique Droits humains détaillée en S1-1.

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

Le groupe SNCF, dans le cadre de son engagement éthique s'est doté dès 2011 d'un dispositif d'alerte éthique permettant à tous les salariés ou partie prenante externe de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les atteintes graves relevant du devoir de vigilance. La plateforme d'alerte, mise en ligne en 2022, est accessible sur sncf.integrityline.app, accessible 7j/7, 24h/24. Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international, et est disponible en 12 langues. Le dispositif est décrit en G1-1 et dans le plan de vigilance Groupe.

Mécanismes de dialogue

Les processus de dialogue avec le personnel sont décrits en S1-2.

Dans le cadre du suivi des actions du plan de vigilance, des bilatérales entre les organisations syndicales représentatives et la direction RSE Groupe, le département Relations sociales de la DRH Groupe et la direction de l'Éthique Groupe ont lieu annuellement.

Mesures de réparation

Le groupe SNCF met en place des mesures de réparation visant à réparer ses impacts négatifs sur les droits humains, tels que :

- Indemnisations et/ou compensations financières en cas de maladies professionnelles

- Mesures disciplinaires en cas de faits avérés de harcèlement moral, discrimination, agissements sexistes et sexuels, non-respect du contrat de travail (non-respect volontaire des

procédures de sécurité, abandon de poste, etc.), atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des clients (cybersécurité), salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs, pouvant aller dans les cas les plus graves jusqu'à la radiation ou au licenciement. En matière d'agissements sexistes et sexuels, le Groupe applique une politique tolérance zéro.

Des dispositifs de médiation, d'accompagnement psychologique, de conseil éthique et d'alerte éthique sont mis à disposition des salariés du Groupe.

3.1.1.9 Dispositions particulières

3.1.1.9.1. Droits humains

Le groupe SNCF s'oppose au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales.

Cet engagement est repris dans :

- La politique Droits humains Groupe
- Les chartes éthiques des sociétés ferroviaires, de Keolis et GEODIS.

3.1.1.9.2. Lutte contre les discriminations

Le groupe SNCF dispose :

- D'une politique de prévention des accidents du travail, décrite en S1-1
- De politiques spécifiques visant à lutter contre les discriminations et le harcèlement, et à promouvoir l'égalité des chances, décrites en S1-1.

Ces politiques visent l'ensemble des critères de discrimination tels que prévus par la réglementation : l'âge, l'état de santé, l'appartenance ou non à une prétendue race, l'appartenance ou non à une nation, le sexe, l'identité de genre, l'orientation sexuelle, la grossesse, le handicap, l'origine, la religion, la domiciliation bancaire, les opinions politiques, les opinions philosophiques, la situation de famille, les caractéristiques génétiques, les mœurs, le patronyme, les activités syndicales, le lieu de résidence, l'appartenance ou non à une ethnie, la perte d'autonomie, la capacité à s'exprimer dans une langue étrangère, la vulnérabilité résultant de sa situation économique, la qualité de lanceur d'alerte, la qualité de facilitateur d'une alerte ou lien avec un lanceur d'alerte.

3.1.1.9.3. Diversité, inclusion, égalité des chances

Pour les sociétés ferroviaires

Diversité

L'entreprise a été l'une des premières à signer la Charte de la diversité en 2004.

Le dernier accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité, signé en novembre 2021, définit des engagements ambitieux pour :

- Accroître la mixité dans les recrutements et la mobilité interne
- Garantir l'égalité dans les parcours professionnels et les politiques de rémunération
- Lutter contre toute forme de violence sexiste et sexuelle au sein de l'entreprise, contre les violences conjugales et intra-familiales
- Sensibiliser et communiquer sur les dispositions de l'accord.

Le cinquième accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité est en cours de renégociation, avec un objectif de signature en 2026. Il doit permettre de renforcer les actions entreprises en matière d'égalité salariale, de féminisation des recrutements et de lutte contre les violences sexuelles et sexistes.

Au niveau européen, l'entreprise est signataire de l'accord Women in Rail depuis 2021 par le biais de la Communauté européenne du Rail (CER). L'objectif de cet accord est de renforcer l'attractivité du secteur pour les femmes et de réduire les inégalités liées au genre. Cet accord fixe plusieurs objectifs et facilite l'échange de bonnes pratiques entre entreprises ferroviaires européennes. L'accord Women in Rail s'applique à SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

L'entreprise est également signataire de la Charte de l'autre cercle, qui vise à promouvoir l'inclusion des personnes LGBT+ dans le monde du travail. Signée en mai 2025, la nouvelle convention acte le renforcement des moyens humains et financiers consacrés à la lutte contre les discriminations LGBT+, avec l'association Gare!. La nouvelle convention accroît le soutien porté à Trainbow Europe. Cet événement organisé chaque année en octobre vise à fédérer les acteurs européens des transports autour des valeurs portées par la cause LGBT+.

Inclusion

Depuis 33 ans, le groupe SNCF œuvre pour l'intégration des salariés en situation de handicap et leur maintien dans l'emploi. Le dixième accord collectif, couvrant la période juillet 2025 – juin 2028, a été signé par trois des organisations syndicales représentatives. Il témoigne de l'engagement du Groupe en matière d'accompagnement des personnes en situation de handicap. Ce nouvel accord s'applique au périmètre ferroviaire. Il reconduit ou intègre de nouvelles mesures :

- Favoriser les accès à l'emploi et recruter des personnes en situation de handicap, en s'appuyant sur un pilotage rapproché avec de nouveaux indicateurs visant à limiter les risques de discrimination
- Agir en faveur de la formation et des parcours professionnels des travailleurs handicapés
- Créer les conditions du retour à l'emploi et du maintien en emploi avec la désignation d'un référent handicap au sein des membres du CSE
- Mieux prendre en compte les questions du handicap dans la vie personnelle et professionnelle avec la création d'un séjour de répit
- Soutenir l'emploi externe de travailleurs handicapés via la politique achat
- Faire des engagements et du plan d'action un objectif partagé
- Mieux suivre les salariés en situation de handicap en cas de réorganisation interne à l'entreprise
- Faciliter la prise de congés pour soins
- Mettre en place deux journées d'absence exceptionnelle avec solde et deux journées d'absence exceptionnelle pour soin avec solde.

Les cibles concernent :

- Un taux d'emploi des travailleurs en situation de handicap en progression constante, malgré les fortes contraintes opérationnelles de certains métiers (sécurité)
- Un objectif de recrutement de salariés en situation de handicap atteint et même dépassé
- La réalisation de campagnes de recrutement ciblées.

Égalité des chances

Les sociétés ferroviaires mènent des actions territoriales et locales en faveur des jeunes des milieux défavorisés. Ainsi, elles ouvrent l'accès à ses métiers, dont certains à fortes exigences techniques, aux personnes éloignées de l'emploi et/ou issues des Quartiers Prioritaires des Politiques de la Ville avec des préparations opérationnelles à l'emploi.

Procédures spécifiques

Pour les sociétés ferroviaires, les politiques Mixité et Handicap sont mises en œuvre au moyen d'accords négociés avec les organisations syndicales représentatives. Ces accords font l'objet d'un bilan annuel.

Les cas de discriminations, lorsque détectés font l'objet d'un traitement décrit notamment au travers du dispositif d'alerte éthique.

Pour Keolis

La politique Diversité et inclusion de Keolis, « Promouvoir la diversité et l'égalité professionnelle auprès de nos parties prenantes », contient les engagements suivants :

- Se conformer au droit du travail des territoires dans lesquels Keolis est présent et aux standards internationaux en matière de respect des droits humains et des libertés fondamentales, de non-discrimination, de lutte contre le harcèlement et de promotion de l'égalité professionnelle
- Créer un environnement de travail équitable et inclusif où chaque personne se sent valorisée pour ses compétences sur son poste, son implication et son niveau de performance
- Respecter chaque personne, sa dignité et sa culture dans les limites imposées par les conditions d'hygiène, de sécurité et du règlement intérieur
- Adopter une posture d'ouverture et d'empathie à l'égard de chacun dans son individualité pour comprendre ses attentes et ses besoins
- Promouvoir la diversité et l'égalité professionnelle auprès des parties prenantes.

Pour GEODIS

GEODIS a publié en 2024 sa nouvelle politique de diversité et inclusion. Une charte interne « Action Handicap – Faire partie de l'aventure » a été partagée et sert de référence pour les salariés qui souhaitent agir en faveur de l'intégration des personnes en situation de handicap. Les principaux axes d'action sont les suivants :

- Informer les salariés
- Agir avec les salariés
- Agir avec les partenaires
- Inclure de différentes façons pour contribuer à l'employabilité des personnes handicapées.

Un guide du handicap chez GEODIS est disponible pour l'ensemble des salariés en France. Une version à destination des salariés du périmètre international est en cours d'élaboration.

3.1.2. Processus de dialogue – S1-2

3.1.2.1 Espaces de dialogue avec le personnel

Les décisions prises par le groupe SNCF prennent en compte les perspectives des salariés via :

- Le comité d'entreprise européen, réunissant des élus du groupe SNCF et de ses filiales opérant en Europe
- Le comité de Groupe, réunissant des élus du personnel du groupe SNCF opérant en France
- Les 33 CSE des sociétés ferroviaires et l'Instance commune
- Les CSE dans les autres filiales
- Les représentants de proximité dans les établissements
- Les spécialistes des relations sociales de la DRH des sociétés ferroviaires
- Les organisations syndicales
- Les élus du personnel qui siègent au sein des conseils d'administration des sociétés du Groupe, en tant

qu'administrateurs salariés. [Cf. Rapport sur le gouvernement d'entreprise, Le Conseil d'administration].

Chaque année, le contenu de l'agenda social fait l'objet d'une concertation avec les organisations syndicales représentatives. Le calendrier qui en découle permet ainsi de planifier les négociations et concertations, et de les séquencer d'une manière cohérente et praticable pour les partenaires sociaux.

Keolis

Le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités : il joue un rôle de cohésion et de pacification dans les relations de travail, et c'est également un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

Deux instances d'un périmètre plus large que l'échelle locale existent :

– Comité de groupe européen, composé de représentants de chaque pays dans lesquels Keolis est implanté en Europe, désignés par les organisations syndicales représentatives par pays. Il se réunit régulièrement pour échanger sur l'ensemble des sujets transnationaux relatifs à la performance commerciale et financière de Keolis, et sur des sujets transverses.

– Comité de groupe France, composé de représentants désignés par les organisations syndicales représentatives. Il se réunit deux fois par an. Cette instance est notamment informée des évolutions réglementaires impactant les relations du travail et l'emploi en France.

GEODIS

Au niveau local, chaque Métier et chaque Région dispose de ses propres organes directionnels et décisionnaires quant à l'organisation de son dialogue social et ce, en cohérence avec les réglementations locales. Par exemple, en Europe (hors France), l'organisation du dialogue social diffère selon les pays. 11 des 17 pays en Europe sont dotés d'un comité d'entreprise composé de représentants des salariés. Des conventions collectives portant sur différents sujets peuvent être négociées, et s'appliquant à l'ensemble des salariés ou à certaines catégories de salariés. Les instances de représentation du personnel se réunissent plusieurs fois par an au sein des différentes entités qui en disposent, selon la périodicité définie par la législation en vigueur.

Le comité de Groupe

Le comité de Groupe est constitué par :

- L'entreprise de tête SNCF SA
- Les entreprises qu'elle contrôle implantées en France.

Il s'agit d'une instance d'information et de dialogue n'ayant pas de rôle consultatif. Le comité de Groupe ne se substitue pas aux CSE dans les entreprises du Groupe. Sa création a pour but d'assurer aux représentants du personnel une information plus complète à un niveau supérieur à celui de l'entreprise dans laquelle ces derniers exercent leurs fonctions. Composé de 30 membres, le comité est réuni trois fois par an en session ordinaire.

Le comité d'entreprise européen

Le comité d'entreprise européen du groupe SNCF est constitué de 29 membres, issus des pays suivants : Allemagne (2), Belgique (2), Danemark (1), Espagne (2), France (10), Roumanie (1), Italie (2), Pays-Bas (2), Suède (3), Pologne (2), Portugal (1), Norvège (1).

Il est composé de représentants des salariés des différents pays européens dans lesquels sont implantés des sociétés et/ou des filiales du groupe SNCF :

– Pour GEODIS et Keolis, représentation des pays dans lesquels ces sociétés ont un effectif égal ou supérieur à 150 salariés

– Pour les activités ferroviaires et autres, représentation des pays dans lesquels les sociétés concernées comptent un effectif égal ou supérieur à 100 salariés.

Le but de cette instance est de garantir le droit des salariés à l'information et à la consultation, en réunissant des représentants de salariés issus des sociétés de dimension européenne du groupe SNCF. Cette catégorie regroupe les sociétés sur lesquelles le groupe SNCF exerce son contrôle et qui emploient des travailleurs dans les pays membres de l'UE ou de l'AELE sur un périmètre défini selon des critères.

Les prérogatives du comité d'entreprise européen sont afférentes à un rôle d'information et de consultation portant sur les projets transnationaux (au moins deux états du périmètre du CEE), émanant du groupe SNCF et relatifs à la structuration du Groupe, la stratégie économique et financière des sociétés et filiales en Europe (création, acquisition, fusion, cession des filiales).

Le CEE se réunit deux fois par an en session ordinaire. Si l'actualité le justifie, après accord du président et à titre exceptionnel, une réunion supplémentaire pourra être organisée.

Les CSE – périmètre ferroviaire

Les quatre sociétés ferroviaires et le GIE de services internes disposent d'une architecture dense d'instances représentatives du personnel, intégrant tous ses périmètres dans un maillage complet d'organisation du dialogue social. 33 comités sociaux et économiques (CSE), dont les membres sont élus par les salariés du périmètre qu'ils représentent, couvrent ainsi l'ensemble des personnels. Ces instances de consultation et d'information sont systématiquement saisies des projets économiques, organisationnels et sociaux concernant les salariés de leur périmètre.

Les CSE sont réunis au moins une fois par mois. Ces instances peuvent également organiser des concertations spécifiques de projet, lorsque des transformations particulièrement impactantes pour les conditions de travail des salariés nécessitent d'en débattre plus longuement avec leurs représentants syndicaux, en amont de la consultation.

Les 33 CSE, auxquels participent également des représentants des organisations syndicales, disposent de commissions spécialisées dans les problématiques de santé et de sécurité au travail.

Les trois filiales de SNCF Voyageurs, créées dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, ont organisé des élections professionnelles et mis en place un CSE chacune. Il en est de même pour Hexafret et Technis, les filiales de RLE créées en janvier 2025.

Instance commune – périmètre ferroviaire

Pour matérialiser l'unité économique et sociale des sociétés ferroviaires, et tel que prévu par la loi de 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, le groupe SNCF a mis en place par accord collectif une instance de représentation du personnel, supra légale, appelée Instance commune, composée de 33 représentants élus du personnel, désignés par chacun des 33 CSE.

Cette instance est présidée par le DRH Groupe et est réunie plusieurs fois par an. Elle est informée ou consultée sur la marche générale du groupe SNCF, dans ses volets économiques et sociaux. Elle est notamment consultée sur les orientations stratégiques du groupe SNCF et peut formuler des contre-propositions soumises au conseil d'administration de SNCF SA.

Échanges directs en proximité

Des représentants de proximité sont mis en place dans les établissements de production, au plus près des salariés et de leur travail. Ils portent les réclamations des salariés relevant de leur périmètre.

En-deçà des instances, au cœur des établissements, des spécialistes des relations sociales sont formés en ce sens et animés en réseau par la direction des Relations sociales. Ils gèrent le dialogue social au quotidien.

Les organisations syndicales, qui sont l'un des piliers de l'édifice du dialogue social, disposent de moyens concrets pour tenir leur rôle : locaux à disposition, autorisations d'absence, heures de délégation, etc. Ces moyens ont été redéfinis par la signature d'un accord collectif sur le droit syndical en 2025 pour une durée indéterminée et le chapitre 1 du statut a été actualisé en conséquence.

3.1.2.2 Principes clés : suivi et animation du dialogue

Responsabilités en matière de dialogue avec le personnel de l'entreprise

Pour les sociétés ferroviaires, la directrice des Relations sociales occupe la fonction de responsable fonctionnel de ces processus d'interaction avec les salariés et leurs représentants. Il s'agit d'une fonction spécifique qu'elle occupe à temps plein.

Au sein de GEODIS, le DRH Groupe, membre du comité exécutif de GEODIS, occupe cette fonction.

Chez Keolis, le directeur des Relations sociales occupe la fonction de responsable fonctionnel de ces processus d'interaction avec les salariés et leurs représentants. Il est rattaché à la DRH.

Accords d'entreprise

Pour les sociétés ferroviaires

La négociation collective est organisée selon les termes d'un accord d'entreprise, lui-même fruit de la négociation avec les organisations syndicales représentatives, qui l'ont toutes signé. Plusieurs accords garantissent le respect des droits humains au sein des sociétés ferroviaires :

– L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2021-2024, qui continue de s'appliquer avant la renégociation prévue en 2026

– L'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2025-2028

– L'accord droit syndical renégocié en 2025.

Pour GEODIS

Des accords ont été signés en France sur l'exercice du droit syndical, notamment chez Distribution & Express, European Road Transport et Global Contract Logistics.

Pour Keolis

En 2025, les entités de Keolis ont signé :

– L'accord sur les plannings personnalisés à Keolis Dijon

– La charte sur l'engagement de lutte contre les agissements sexistes, le harcèlement moral et sexuel, les discriminations et les violences au travail signée à Keolis Lyon, en collaboration avec les organisations syndicales.

Mesure de l'efficacité du dialogue

Pour les sociétés ferroviaires

Le dynamisme du dialogue social conduit à la signature de plusieurs accords, qui renforcent le socle social :

– Un accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels (2024)

– Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire (2024)

- Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits (2024)
- Un accord relatif au droit syndical (2025)

– Un accord relatif à l'emploi des personnels en situation de handicap (2025).

Ces accords sont détaillés en S1-4.

Au-delà de ces accords, des mesures de progrès social liées à la rémunération et aux recrutements ont pu être mises en place à la suite de tables rondes avec les représentants du personnel.

Chaque année, le groupe SNCF mène une enquête auprès de ses salariés du périmètre ferroviaire, le baromètre « C'est à vous ». En 2025, le taux de participation des salariés s'élève à 77% des personnes interrogées (+ 2 points par rapport à 2024).

Les indicateurs d'engagement et de qualité de vie au travail sont en progression avec respectivement 75 /100 (+0,7 points par rapport à 2024) et 78 /100 (+0,4 points). Les salariés sont plus nombreux à se déclarer confiants et/ou motivés. Ce chiffre est stable par rapport à l'année précédente.

Les salariés de l'ensemble des sociétés se montrent positifs au sujet du soutien par les managers et les collègues (84% et 88% de satisfaction), de l'utilité et de l'intérêt du métier (84% des salariés estiment que leur travail a du sens) et de l'esprit d'équipe et l'ambiance de travail (84% de satisfaction).

Pour GEODIS

Les Métiers Distribution & Express et European et Road Network, qui représentent la majorité de l'effectif en France, ont signé des accords relatifs au dialogue social afin d'organiser le bon déroulement de l'exercice du droit syndical et de faire des organisations syndicales de véritables partenaires et acteurs de ce dialogue social.

GEODIS mène chaque année une enquête de satisfaction auprès de ses salariés, avec un taux de participation élevé (87% des salariés sollicités ont répondu à l'enquête en 2025). L'indice d'engagement affiche un score de 79 %. Il est calculé à partir de six questions clés : confiance dans le management, satisfaction au travail, culture, orientations de l'entreprise, recommandation et fierté d'appartenance.

Pour Keolis

Un Baromètre d'Engagement annuel fait partie de la stratégie visant à évaluer la satisfaction des employés. Il permet d'identifier les domaines à améliorer et de mesurer la qualité du dialogue au sein de chaque filiale. Ce baromètre a été conçu en miroir de l'organisation de Keolis : une politique globale, avec des applications locales. Un socle commun de questions s'applique à tous les salariés, avec la possibilité d'ajouter des questions spécifiques liées au contexte local.

Prise en compte des populations susceptibles d'être particulièrement exposées

Le groupe SNCF sollicite les canaux suivants pour connaître les points de vue de ses effectifs susceptibles d'être particulièrement vulnérables au regard des critères de discrimination décrits en S1-1, Lutte contre les réparations.

Via les représentants du personnel des CSE

Les membres de la délégation du personnel au CSE peuvent intervenir dans le cadre des procédures d'alertes suivantes :

- L'alerte en cas d'atteinte aux droits des personnes
- L'alerte en cas de danger grave et imminent
- Le droit d'alerte en cas de risque grave pour la santé publique ou l'environnement
- Le droit d'alerte économique
- Le droit d'alerte sociale.

Le CSE se tient une fois par mois.

Via les représentants du personnel du CEE

Le CEE se tient à une fréquence bimestrielle.

Via les comités de suivi paritaires

La protection et l'attention particulière à l'égard des populations susceptibles de subir des discriminations sont matérialisées notamment par deux accords collectifs d'entreprise : l'un sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et la mixité, l'autre sur l'emploi des salariés en situation de handicap.

Ces deux accords portent des politiques et mesures en faveur de ces populations. Chacun prévoit un comité de suivi paritaire réunissant ses signataires, qui évalue régulièrement la mise en œuvre concrète des mesures qu'ils contiennent.

Ces deux accords font l'objet d'une renégociation tous les trois ans, permettant de constater les progrès, de se doter d'ambitions accrues, et d'intégrer dans le nouveau texte les évolutions du contexte, notamment légal et réglementaire, ainsi que les nouveaux enjeux émergents liés aux problématiques traitées.

Via les salariés

Les salariés sont interrogés chaque année, via le baromètre interne d'entreprise « C'est à vous », sur différents volets de leurs conditions de travail au sens large (relations avec le management, rémunération, connaissance des politiques, etc.). Ce baromètre contient des questions spécifiques aux différents types possibles de discriminations, liées à l'âge, au sexe, à l'orientation sexuelle, à l'origine ethnique, à la conviction religieuse, au handicap, etc. Les réponses des salariés permettent de consolider une évaluation de l'efficacité des politiques d'entreprise en matière de lutte contre les discriminations.

Les salariés témoins ou victimes d'actes discriminatoires ou plus largement problématiques en termes d'égalité de traitement, ont accès à un dispositif d'alerte éthique. Ils peuvent par ce biais signaler des situations qu'ils pensent anormales, et le cas échéant, une enquête pourra être diligentée. Le dispositif est détaillé en S1-3 et dans le plan de vigilance.

Les salariés handicapés bénéficient également d'un rendez-vous par an avec un correspondant de la mission Handicap & emploi.

Pour GEODIS

Pour GEODIS, les mesures mises en place pour connaître les points de vue des salariés susceptibles d'être particulièrement exposés à des impacts et/ou marginalisés s'appuient sur les canaux de dialogue établis, notamment via le CSE et le CEC (Comité Européen de Concertation). Le dialogue est également assuré par les échanges entre les salariés et leur manager et/ou les équipes RH de proximité. Le dispositif d'alerte éthique est également à disposition des salariés via une plateforme numérique ou une ligne téléphonique dédiée. Au siège social de GEODIS, dans le cadre de prévention des risques psychosociaux, une psychologue ainsi qu'un assistant social tiennent une permanence régulière pour les salariés. Une ligne d'écoute a également été déployée pour les salariés en France et aux États-Unis.

Pour Keolis

Pour Keolis, les mesures mises en place pour connaître les points de vue des salariés susceptibles d'être particulièrement exposés à des impacts et/ou marginalisés s'appuient sur les canaux de dialogue établis, notamment via le CSE. Le dialogue est également assuré par les échanges entre les salariés et leur manager et/ou les équipes RH de proximité. Le dispositif d'alerte éthique est également à disposition des salariés via une plateforme numérique ou une ligne téléphonique dédiée.

3.1.3. Processus de réparation des impacts négatifs - S1-3

3.1.3.1 Dispositions mises en œuvre

Le groupe SNCF est engagé à garantir un environnement de travail où les droits humains sont respectés.

Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur son personnel s'appuient sur les mécanismes de signalement et de réclamation de l'entreprise via :

- Le dispositif d'alerte éthique
- Le dialogue social
- La mise en œuvre de plans d'action sur la base du pilotage et du suivi des indicateurs relatifs aux accidents et incidents de sécurité.

Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et d'apporter des solutions, et le cas échéant des mesures de compensation adéquates.

Les suites de ces signalements font l'objet de synthèse ou de scénario de risques anonymisés qui sont partagés avec les différentes instances de l'entreprise. Ils contribuent aux mises à jour des cartographies des risques, et participent à une démarche d'amélioration et d'apprentissage continu.

Canaux disponibles

Plusieurs canaux sont à disposition des salariés pour faire part des potentiels impacts négatifs :

- Le canal managérial est encouragé et mis en place par l'entreprise : écoute directe, expression des salariés.
- Le canal des représentants du personnel, dont des référents thématiques, est mis en place par l'entreprise conformément aux exigences du code du travail : risques psychosociaux, harcèlement sexuel.
- Le réseau des acteurs de la prévention pluridisciplinaire (médecins du travail, préventeurs, pôle de soutien psychologique) : l'entreprise dispose de ses propres médecins du travail et gère directement le suivi des visites médicales obligatoires. Elles peuvent être à l'initiative de l'employeur et à celle du salarié.
- Le canal d'alerte, via la plateforme d'alerte, est mis en place par l'entreprise via des outils digitaux accessibles à tous les salariés.

Dispositif d'alerte

Le dispositif d'alerte éthique mis en place par le groupe SNCF dans le cadre de son engagement éthique permet à tous les salariés de signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les atteintes graves relevant du devoir de vigilance.

Le dispositif recueille les signalements portant sur des thématiques liées aux salariés. Selon la projection sur la base du reporting des alertes Groupe 2025 sur les deux premiers quadrimestres, deux alertes sur trois portent sur des allégations relatives au capital humain (harcèlement moral ou sexuel, discrimination, etc.).

Les syndicats et les CSE jouent un rôle clé dans le dialogue social au sein du groupe SNCF. Ils offrent aux salariés une plateforme formelle pour exprimer leurs préoccupations concernant notamment les conditions de travail, la charge de travail, l'articulation entre vie professionnelle et vie personnelle, ainsi que les questions de rémunération. Ces instances sont régulièrement consultées et impliquées dans les discussions sur l'amélioration des conditions de travail. Les CSE sont réunis tous les mois, avec un ordre du jour élaboré conjointement avec le secrétaire de l'instance qui est un représentant du personnel. Les organisations syndicales sont reçues dans le cadre d'audiences sur leur demande ou dès lors qu'elles enclenchent une démarche de concertation immédiate

pouvant déboucher sur un conflit. L'entreprise rencontre à son initiative les organisations syndicales sur tous les sujets inscrits à l'agenda social annuel concerté.

Mise à disposition des canaux de remontée

La disponibilité des différents canaux est assurée par :

- La formation régulière des managers sur l'égalité professionnelle, les discriminations, le respect de la charte éthique
- L'animation du dialogue social et la tenue des instances
- Le médecin du travail et les équipes des services de santé
- La mise à disposition de la plateforme d'alerte éthique 24h/24, 7j/7.

Le dispositif d'alerte a fait l'objet dès son lancement de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise. Le dispositif d'alerte et sa documentation sont accessibles via le site internet du Groupe, accessible en interne et aux parties prenantes externes.

Des canaux spécifiques sont mis à disposition des salariés des sociétés ferroviaires :

- L'application MyEtic, déployée sur les tablettes et téléphones professionnels
- L'intranet dédié à l'éthique
- L'intranet « Mes avantages sociaux », mis en place en novembre 2024.

Des campagnes d'information sur le dispositif sont également relayées chaque année dans les différentes communications du Groupe à destination des salariés : les newsletters, affichages, et les réunions d'information. En 2025, dans le cadre de l'Ethics Day accessible à tous les salariés du Groupe, une table ronde était dédiée au dispositif d'alerte et des extraits sont accessibles en replay sur l'intranet.

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le site internet du Groupe 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris celles situées à l'international, et est disponible en 12 langues, assurant ainsi une large couverture linguistique et géographique.

La direction de l'Éthique Groupe met également à disposition des salariés une ligne téléphonique et une adresse électronique dédiées. Elles permettent d'apporter des conseils et des informations aux salariés concernant notamment le dispositif d'alerte.

La procédure d'alerte éthique qui définit les modalités de recueil et de traitement des alertes est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Elle est portée à la connaissance des salariés et annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

Traitement des questions soulevées

Au sein du groupe SNCF, la DEG a été mandatée pour recevoir et traiter les alertes reçues. Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs. Depuis 2023, la DEG s'appuie également sur un réseau de référents Alertes désignés par chacune des sociétés pour le recueil, le traitement et le reporting des alertes du Groupe.

La direction de l'Éthique Groupe communique annuellement sur la globalité des signalements éthiques reçus et traités aux bornes du Groupe, via les canaux d'alertes éthiques ouverts aux salariés et aux tiers. Ce bilan annuel est publié sur le [site du Groupe](#).

La DEG s'appuie sur :

- Les données de la plateforme d'alerte éthique
- Un reporting des alertes recueillies par chacune des grandes sociétés remonté auprès de la DEG, mis en place depuis 2023.

La direction de l'Éthique Groupe partage l'évolution de la gestion et le bilan consolidé des alertes auprès :

– Des instances dirigeantes, notamment le comité exécutif Groupe, les comités exécutifs de chaque société, le CNRG & RSE du conseil d'administration

– Des partenaires sociaux : concertations bilatérales annuelles avec les organisations syndicales représentatives sur le dispositif d'alertes dans le cadre de la présentation du plan de vigilance, présentations annuelles au comité de Groupe et au comité d'entreprise européen.

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

L'efficacité du dispositif d'alerte est assurée par divers moyens.

Des procédures formalisées et actualisées

La procédure d'alerte éthique du groupe SNCF a été mise à jour en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, telles que la loi et le décret Wasserman en application de la directive UE de 2019. Elle explicite également les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, liées au déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne. Elle précise les conditions de recevabilité des alertes et de protection des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées.

La procédure est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Keolis et GEODIS ont chacune pour leur périmètre mis en place une procédure spécifique à leurs filiales ou entités contrôlées.

La procédure d'alerte éthique est décrite en G1-1.

3.1.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions

Depuis 2022, le groupe SNCF mesure le niveau de connaissance et de confiance du dispositif d'alerte par les salariés au travers de l'enquête interne annuelle Baromètre « C'est à vous ».

Le taux élevé de connaissance du dispositif d'alerte au sein du périmètre ferroviaire poursuit son amélioration en 2025 : 84% des répondants connaissent désormais le dispositif (vs 51% en 2022, 64% en 2023 et 80% en 2024). Parmi eux, 81% ont exprimé avoir confiance dans le dispositif d'alerte.

En outre, en 2025, 87% des répondants ont le sentiment que s'ils remontaient un traitement injuste lié à une discrimination,

le signalement serait pris en considération par le Groupe (vs 81 % en 2022, 84% en 2023 et 87 % en 2024).

3.1.3.3 Politique contre les représailles

Le groupe SNCF dispose de politiques visant à protéger les individus contre les représailles pour l'utilisation de ces canaux de signalement. Ces mesures sont décrites dans la procédure d'alerte éthique Groupe et intégrées dans les règlements intérieurs des sociétés ferroviaires.

Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

Cette protection est assurée notamment :

– À titre préventif, par des rappels réguliers par le référent Alerte des sociétés auprès des référents Alertes des entités de son périmètre qu'aucune mesure de représailles ne sera tolérée, quelle que soit la forme qu'elle pourrait prendre, et ce même si l'alerte s'est révélée infondée ou si les faits n'ont pas pu être établis, dès lors qu'elle a été lancée de bonne foi.

– Par la faculté, toujours rappelée au lanceur d'alerte, dès lors qu'il considère être victime de représailles, de pouvoir saisir le Référent Alerte Société/Entité, le DRH ou encore le directeur de l'Éthique Groupe.

– Par le rappel du principe de protection des lanceurs d'alerte de bonne foi dans les rapports d'enquêtes de la DEG.

Conformément à l'article 6-1 de la loi Sapin II, cette protection contre d'éventuelles représailles s'applique également :

– Aux facilitateurs entendus au sens de ladite loi comme toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif ayant aidé le lanceur d'alerte à effectuer son signalement

– Aux personnes physiques en lien avec le lanceur d'alerte et risquant de faire l'objet des mesures susmentionnées

– Aux entités juridiques contrôlées pour lesquelles il travaille ou avec lesquelles il est en lien dans un contexte professionnel

– Aux personnes ayant témoigné de bonne foi à propos de faits constitutifs d'un délit ou d'un crime dont elles ont eu connaissance dans l'exercice de ses fonctions.

Toute violation de ces mesures de protection peut entraîner des mesures disciplinaires ou des poursuites judiciaires, conformément aux lois applicables.

3.1.4. Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4

3.1.4.1 Plan d'action Santé et sécurité

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Développer et ancrer la culture sécurité - Poursuivre les actions de prévention des risques santé et sécurité - Protéger la santé mentale des salariés	 	 	 
 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis	 GEODIS  Rail Logistics Europe

Périmètre ferroviaire

En 2025, le plan d'action comprend trois orientations prioritaires pour les salariés des sociétés ferroviaires en France :

– Développer et ancrer la culture sécurité

- Intégrer les sept caractéristiques de la culture de sécurité
- Amplifier et consolider la transformation de la culture sécurité
- Appropriation et ancrage des « Règles qui sauvent »
- Standards et routines managériales

– Poursuivre les actions de prévention vis-à-vis des principaux risques transverses

- Le risque amiante
- Le risque de heurt, le risque électrique et le décret Sécufer
- Les outrages et atteintes aux personnes
- Le risque routier
- Le risque chimique et autres procédés cancérogènes
- Les risques liés aux cheminements
- La prévention des troubles musculosquelettiques

- Le risque radon
- Les risques liés à l'adaptation au changement climatique
- Protéger la santé mentale des salariés
 - La prévention des conduites addictives
 - La prévention des risques psychosociaux.

Champ d'application et horizon temporel

Ces orientations sont adaptées au sein de chaque société ferroviaire, en fonction des métiers et du contexte local. Elles définissent également les principales priorités permettant de tendre vers un taux de fréquence de 11 à horizon 2026 sur le périmètre des salariés des sociétés ferroviaires en France.

Réparation

Les actions clés mises en œuvre par l'entreprise visent à :

- Permettre le repositionnement du salarié vers un poste adapté à sa situation de santé (repositionnement vers des postes à plus faibles expositions, formations, etc.)
- Renforcer l'accompagnement par le pôle médical et d'action sociale de l'entreprise
- Adapter l'environnement de travail du salarié.

Ressources allouées

Les actions en déclinaison de ces orientations générales sont suivies par les porteurs de risques de la direction Sécurité Groupe et des sociétés ferroviaires avec l'aide d'acteurs d'un large réseau pluridisciplinaire : experts, ergonomes, personnels et médecins du service de Prévention et de santé au travail, addictologues, pôle de soutien psychologique (PSP), membres des commissions santé, sécurité et conditions de travail, ARPRAT et GPRAT (animateurs et groupes de prévention du risque alcool et autres psychotropes), Inspection générale Sécurité, direction des Audits de sécurité et directions Juridiques.

Compte tenu de la nature sensible de ces données, le Groupe ne communique pas les ressources financières actuelles.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Actions clés pour le périmètre ferroviaire

Développer et ancrer la culture de sécurité

Les sept caractéristiques de la culture de sécurité sont intégrées à toutes les actions menées par les salariés au quotidien :

- L'engagement et l'implication de tous dans une vision commune de la sécurité : responsabilisation de tous les salariés, coopération favorisée, animation et communication favorisant l'implication
- Le leadership Sécurité : exemplarité et présence terrain des managers, formations renforcées
- La culture Juste qui favorise la remontée d'informations : chartes de libération de la parole, analyses d'accidents pour amplifier la remontée et le traitement des précurseurs, situations dangereuses et quasi-accidents du travail, valorisation des comportements exemplaires
- L'organisation apprenante et la culture interrogative : analyses des événements santé et sécurité pour en tirer tous les enseignements et mettre en œuvre des mesures de prévention adaptées pour éviter que l'accident ne se produise ou ne se reproduise
- L'équilibre entre prescription et adaptation : respect des « règles qui sauvent », le briefing, la vigilance partagée ou la mise en œuvre du « Stop & Go », formations et sensibilisations
- La conscience partagée des risques : gestion proactive de la sécurité par l'identification et l'évaluation des risques, la mise

en place de mesures de prévention adaptées, mise en qualité des documents uniques d'évaluation des risques professionnels (DUERP)

- L'attention portée aux barrières et aux facteurs organisationnels et humains (FOH).

L'évolution de la culture de sécurité s'est d'abord appuyée sur la démarche de transformation managériale de la santé et sécurité au travail (TMSST), déployée depuis septembre 2018 au sein des sociétés ferroviaires. 100% des établissements ou entités assimilées ont bénéficié du déploiement de la démarche. Elle a permis de former l'ensemble des 15 000 managers de la cible.

Depuis 2023, dans la continuité de cette première démarche, SNCF Voyageurs a fait le choix de promouvoir la « Visite Comportementale de Sécurité » (VCS), d'abord à titre expérimental dans 17 établissements. L'objectif est de parler de la « sécurité du terrain » avec les salariés pour favoriser le changement des comportements vis-à-vis des risques du quotidien. La VCS permet ainsi d'identifier les comportements sûrs et à risques et leurs activateurs pour faire progresser la vigilance de chacun.

L'ancrage de la démarche de TMSST, principalement axée sur la mise en œuvre du « savoir voir – savoir dire » et des dialogues sécurité, ainsi que le déploiement des VCS chez SNCF Voyageurs s'est poursuivi en 2025.

En 2024, le P.-D.G. du groupe SNCF a explicitement fixé cet objectif en demandant de mettre en place, dans chaque société ferroviaire, un programme de présence active du management opérationnel. Il s'agit d'observer les salariés dans l'exercice de leur métier afin d'éveiller la conscience du risque chez chaque opérateur, et sa claire compréhension qu'il est responsable de sa propre sécurité.

La consolidation et l'actualisation de la démarche de transformation managériale et le déploiement de méthodes renouvelées pour mener des tournées terrain et visites sécurité comme la visite comportementale sécurité (VCS) sont des enjeux forts pour 2026 qui s'appuieront principalement sur :

- L'engagement et l'exemplarité de toute la ligne managériale
- Les formations au « savoir voir – savoir dire » et à la VCS, et l'accompagnement des managers
- Le réseau et le rôle des promoteurs des différentes démarches, et consultants internes.

La stricte application des règles qui sauvent demeure une priorité pour 2026.

Elles comprennent cinq règles communes ainsi que des règles spécifiques propres à chaque société, en cohérence avec l'exposition à des risques particuliers.

Au cours des dernières années de mise en œuvre, plusieurs sociétés ont fait évoluer leurs « règles qui sauvent » spécifiques afin de les améliorer, de mieux couvrir certains risques particuliers ou de favoriser leur ancrage.

L'ensemble des démarches permettant d'observer les comportements (tournées terrain, « savoir voir - savoir dire », visites comportementales de sécurité) devront contribuer à l'atteinte des objectifs, en favorisant la conscience des risques et en valorisant les comportements sûrs et les initiatives positives, tout en s'assurant de leur applicabilité.

Les briefings et les points « cinq minutes » devront aussi veiller à ce que les règles soient comprises et respectées, en s'appuyant sur les retours d'expérience.

« Appliquer et faire appliquer les règles qui sauvent » est un standard PRISME qui s'impose à l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires.

Cinq autres standards sécurité sont applicables aux sociétés ferroviaires, éventuellement complétés par des standards propres à chaque société :

- Le briefing et le debriefing
- La résolution structurée de problème
- La tournée terrain
- Le Point cinq minutes et le management visuel
- Les J+1 et M+1.

Ces standards seront maintenus dans chaque société en 2026, en lien avec leurs orientations et démarches propres.

La mise en œuvre des standards doit en particulier être l'occasion :

- D'instaurer des dialogues sécurité
- De valoriser la performance en matière d'accidentologie du travail, que ce soit par la reconnaissance des comportements sûrs ou la valorisation des bonnes pratiques
- De sensibiliser les équipes aux risques inhérents à leurs activités
- De partager l'avancement des actions de prévention.

L'objectif de disposer de 30% de sauveteurs secouristes du travail dans les équipes opérationnelles et 10% dans les équipes fonctionnelles, est réaffirmé. Cette action fait l'objet d'une collaboration entre la direction Sécurité Groupe, les services médicaux et les sociétés ferroviaires, y compris les acteurs RH.

Poursuivre les actions de prévention vis à vis des principaux risques transverses

En application des principes généraux de prévention, les actions prioritaires sont celles qui consistent à éviter le risque, par la suppression soit du danger, soit de l'exposition à celui-ci.

Cette prévention primaire oriente les actions des sociétés ferroviaires et contribue à réduire durablement l'accidentologie au travail. Cette attitude proactive s'appuie sur la bonne connaissance et l'analyse des risques, soit au travers de l'accidentologie et des retours d'expériences, soit grâce à l'identification des précurseurs par la remontée des situations dangereuses et des quasi-accidents.

La suppression des risques est un objectif commun à toutes les sociétés. Il se traduit par une analyse des situations et l'adaptation des activités au plus près du terrain.

Les principales actions portent sur :

- Le risque amiante : réduction du patrimoine amianté, formation, certification d'établissements et mise en conformité des opérations, mesures de prévention, recherche d'amiante avant intervention, contrôle du niveau d'empoussièrement, briefings, enrichissement des retours d'expérience et processus J+1, traçabilité des potentielles expositions, opérations de sensibilisation et conscience du risque.

Le risque amiante est piloté par la direction Sécurité Groupe, et fait l'objet d'un suivi dans une comitologie dédiée dans laquelle sont impliquées les sociétés et la direction de l'immobilier. Plusieurs indicateurs sont suivis : les dossiers techniques amiante et leur mise à jour, le suivi individuel renforcé, les maladies professionnelles, l'état d'avancement du désamiantage matériel et bâtimentaire. Les expositions sont tracées, qu'elles soient annuelles ou accidentelles.

[Cf. Plan de vigilance, Santé et sécurité des personnes, Maîtrise du risque amiante et autres substances dangereuses].

- Le risque de heurt, le risque électrique et le décret Sécufer : à l'occasion de la parution du décret modificatif et de son arrêté d'application, adaptation de la mise en œuvre du décret Sécufer pour le risque de heurt, préparation du volet « risque électrique », mise à jour de la documentation et formation des salariés.

- Les outrages et atteintes aux personnes. Les conditions d'exercice des métiers au contact des clients évoluent dans un climat de violence qui tend à se dégrader, modifiant directement les sujets de conflictualité et d'exposition au risque au quotidien pour les salariés.

- La loi sur la sûreté dans les transports a été promulguée en avril 2025 et permet désormais la pérennisation du port de caméras-piétons pour les salariés de SNCF Voyageurs.

- Le risque routier, lors des déplacements en service et des trajets domicile-travail : animation, communication et sensibilisation pour une plus grande prise de conscience de ce risque potentiellement mortel, avec une attention particulière portée sur les engins de déplacement personnel motorisés, organisation des journées de la sécurité routière, réécriture des règles d'utilisation des véhicules routiers prévue en 2026.

- Le risque chimique et autres procédés cancérogènes : cartographie des produits cancérogènes, mutagènes ou toxiques pour la reproduction (CMR) et autres procédés cancérogènes au sein des sociétés à la suite de la parution du décret n°2024-307 du 4 Avril 2024. [Cf. Plan de vigilance, Synthèse des risques d'atteinte grave, SSP4].

- Les risques liés aux cheminements : suppression du risque à la source, en lien avec la remontée des situations dangereuses et la promotion des quasi-accidents du travail. La campagne de sensibilisation Groupe mise en place à l'automne 2025 sera poursuivie en 2026.

- La prévention des troubles musculosquelettiques (TMS), qui représentent les deux tiers des maladies professionnelles reconnues par la Caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire (CPRPF). La prévention des TMS passe d'abord par un diagnostic des situations de travail à risque, puis par une intervention sur les facteurs favorisant les troubles musculosquelettiques en privilégiant les mesures de prévention collective :

- Avec l'aide de la direction de la Recherche et du réseau Synapses, analyse des situations de travail à risque (sollicitations biomécanique, postures, etc.) avec des technologies innovantes (caméras) afin d'obtenir une meilleure compréhension des mécanismes qui expliquent leur présence.
- Chez SNCF Voyageurs, la démarche « ErgoMat » portée au sein des technicentres consiste à positionner l'ergonomie en prévention des risques : actions ergonomiques qui visent à modifier les situations de travail afin de réduire les contraintes.

En parallèle, le travail d'appropriation des concepts d'exosquelettes afin de réduire les contraintes de travail sera porté en veillant à leur utilisation adaptée.

Ces différents travaux seront conduits en pluridisciplinarité avec le service de prévention et de santé au travail. En cohérence avec le plan triennal de lutte contre la sédentarité portée par les services médicaux, les actions permettant la réduction de la sédentarité seront conduites dans l'ensemble des sociétés avec pour objectif de mieux informer et sensibiliser les salariés aux conséquences de la sédentarité.

La direction Sécurité et le réseau des préventeurs, la CPRPF et l'action sociale seront impliqués dans la mise en œuvre d'actions concrètes, par le biais du comité de pilotage national de la prévention et des comités de pilotage territoriaux pilotés par les Services médicaux.

Plusieurs activités ou sociétés portent des démarches de préparation des équipes avant les séances de travail, réveil musculaire et séances d'échauffement ou techniques d'optimisation des potentiels. C'est le cas en particulier chez SNCF Réseau, qui a standardisé les échauffements dans le cadre de sa démarche « Nos vies, notre priorité » depuis mi-2025.

En complément, la CARE ACADEMY, prestataire interne du bien-être au travail, est une offre à destination des sociétés ferroviaires. Elle vise, par l'expérience, à transmettre aux salariés des gestes métiers, des postures, des respirations éprouvés pour :

- Savoir voir : détecter les signes précurseurs des tensions physiques (sédentarité, postures sollicitantes) et mentales (stress, régulation émotionnelle, équilibre vie pro/vie perso, vigilance)
- Savoir dire : comprendre ce qui se joue dans l'organisme en périodes de fatigue
- Savoir faire : soulager soi-même les fatigues, par la pratique de techniques de récupération efficaces adaptées à leurs postures et leur environnement de travail.

En 2025, 5 546 salariés ont bénéficié de cet apprentissage, avec un taux de satisfaction de 97%, et un taux de recommandation de 96%.

Cette offre contribue à la qualité de vie et des conditions de travail (QVCT) et à la prévention des risques professionnels.

En 2024, le Groupe sur son périmètre ferroviaire a également lancé la plateforme communautaire Fer Play pour promouvoir l'activité physique et le bien-être parmi les salariés. Elle encourage les initiatives personnelles et la participation à des activités telles que le yoga, le running ou la méditation, à distance ou en présentiel et en dehors des horaires de travail. Cette initiative a permis d'obtenir la médaille d'argent à la « Nuit de l'innovation RH 2025 ».

– Les risques liés à l'impact du changement climatique : mise en place en 2023 d'un groupe de travail pluridisciplinaire, coanimé par la direction Sécurité et la DRH Groupe, en lien avec la direction RSE Groupe et les sociétés. Il a notamment pour mission d'identifier les principaux risques pour les salariés, de déterminer les pistes d'actions associées et une stratégie d'information et de mobilisation des acteurs. Ses travaux ont débuté en 2024 avec une veille réglementaire, l'identification des principaux risques, ainsi que la conduite de benchmarks internes et externes. Ses travaux se sont poursuivis et intensifiés en 2025, suite à la parution du décret fortes chaleurs qui renforce la protection des travailleurs en cas d'épisodes de chaleur intense.

Le groupe SNCF s'est investi dans son application sur le terrain dès l'été 2025. Sa parution a permis de revisiter les actions de prévention du risque fortes chaleurs, mieux structurées et renforcées le cas échéant.

Un retour d'expérience a été conduit fin 2025 pour tirer les enseignements des premières applications sur le terrain et d'ajuster les actions de prévention pour l'été 2026. Cela pourra en particulier concerner :

- L'adaptation de l'organisation du travail
- La mise en œuvre de procédés de travail adaptés
- La modification de l'aménagement et de l'agencement des lieux et des postes de travail
- La formation et l'information des salariés.

Plusieurs sociétés du Groupe ont expérimenté des équipements innovants et des vêtements ou équipements de protection individuelle (EPI) pour limiter ou compenser les effets des fortes températures ou se protéger des effets des rayonnements solaires : bracelets de prévention « coup de chaleur », solutions techniques de rafraîchissement d'EPI basé sur la technologie « effet Peltier » pour un refroidissement par courant électrique. Des innovations textiles améliorent le mécanisme naturel de refroidissement du corps et aident à maintenir une bonne température corporelle.

L'ensemble de ces innovations seront suivies et les expérimentations se poursuivront en 2026.

Sur la base des retours d'expérience, la direction des Achats Groupe pourra enrichir l'offre déjà proposée dans les catalogues d'articles adaptés.

Protéger la santé mentale des salariés

En 2025, l'accompagnement des transformations et la prévention des risques psycho-sociaux (RPS) sont renforcés, avec une démarche proactive, constructive et adaptée aux enjeux de chaque société, pour accompagner les managers et les équipes.

Ce programme vise à définir les actions et priorités afin de mieux prévenir les RPS et la santé mentale au travail.

Quatre objectifs prioritaires ont été identifiés :

– Sensibiliser et/ou former : faire connaître le sujet de la santé mentale au travail et de la prévention des RPS à tous les salariés et à la ligne managériale

– Prévenir les sources de stress : agir en amont sur la charge de travail, en revoyant au besoin l'organisation et les méthodologies

– Prendre en compte l'impact humain des transformations : intégrer les enjeux humains dès la conception des projets de transformations

– Placer la santé mentale au cœur des sujets santé et sécurité au travail et sécurité de l'exploitation ferroviaire : aligner performance, sécurité et bien-être au travail.

Ce programme est complémentaire à la démarche de prévention des RPS déployée depuis début 2024. Cette nouvelle démarche a apporté plus de simplicité, d'efficacité et de lisibilité. Elle permet, grâce aux données RPS recueillies dans le baromètre « C'est à Vous », de disposer d'une première évaluation des RPS, d'établir une base pour apprécier les RPS dans chaque entité grâce à l'enrichissement par les données locales du pré-diagnostic (médecine du travail, absentéisme, accidentologie, transformations, etc.) et de mettre en place un accompagnement adapté selon le niveau de risque.

Sur la base des éléments de retours d'expérience issus des deux premières années d'utilisation, la mise en qualité de la démarche doit se poursuivre afin d'améliorer le processus d'évaluation. Cela se traduira, par exemple, par une mise à disposition plus rapide des pré-diagnostic et une optimisation des outils à disposition, comme la plateforme Sécurité au travail (PST) et l'évaluation complémentaire des RPS.

La dimension collective de la politique de prévention des conduites addictives et la promotion de la santé en milieu de travail a été renforcée par la signature de la charte « ESPER ».

En 2026, les actions de prévention des conduites addictives seront poursuivies, qu'elles soient liées à des consommations ou à des comportements, en lien avec les services médicaux internes et en cohérence avec les actions liées à la santé mentale. Les actions de prévention mises en œuvre devront porter au-delà des risques alcool et produits psychoactifs, avec l'addiction aux jeux ou aux écrans par exemple.

Dans cet objectif, des outils complémentaires d'animation et de sensibilisation seront proposés en partenariat avec GAE Conseil.

La journée Prévention et santé au travail dédiée aux addictions sera pérennisée et aura lieu en avril 2026 sous l'impulsion des Services médicaux internes. Déclinée dans les territoires, cette journée devra contribuer à mobiliser tous les acteurs du milieu professionnel et permettra d'informer et de sensibiliser l'ensemble des salariés aux risques liés aux conduites addictives.

Enfin, la politique de prévention des conduites addictives sera actualisée.

[Cf. Plan de vigilance, Santé et sécurité des personnes, Dégradation des conditions de travail]

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Plan d'action

Chez GEODIS, l'approche santé et sécurité Health & Safety with heart est structurée autour de trois piliers : se connecter aux risques, prendre soin de moi, prendre soin de nous. Elle est déclinée dans les métiers et régions et inclut :

– Une démarche de prévention pour maintenir la vigilance des salariés et parties prenantes face aux dangers dans leur environnement : outils, engins, produits toxiques ou dangereux, etc.

– L'accent mis sur la formation, pour ancrer cette culture de santé et sécurité, et tendre vers le zéro accident. La sécurité routière, les gestes et postures dans les entrepôts, font partie des sessions récurrentes.

– La mise en place de points sécurité quotidiens avec les équipes avant la prise de poste, des visites terrains régulières pour recueillir le retour des salariés, développer les bonnes pratiques et corriger les écarts, le partage de bonnes pratiques et des animations régulières autour de la santé et la sécurité.

– La prévention des risques psychosociaux et des addictions avec la mise à disposition de lignes d'écoute et d'accompagnement psychologique, disponibles 24h/24, gérées par des prestataires spécialisés. Ce dispositif est gratuit, indépendant et strictement confidentiel.

– La mise en place d'une grille évaluation sur les dix risques majeurs, issue des leçons tirées des accidents.

Les actions mises en œuvre sont déployées et suivies par :

– Le réseau santé et sécurité, animé par la direction Santé sécurité, elle-même rattachée à la directrice du Développement durable, membre du comité exécutif.

– Le réseau sûreté, animé par la direction de la Sûreté, rattachée au directeur des Ressources humaines, membre du comité exécutif.

Cette organisation s'appuie sur un réseau d'experts santé, sécurité et sûreté chargés de partager les retours d'expériences et de faire évoluer les pratiques.

Actions clés

Aux États-Unis, le concours Topgun destiné aux caristes est organisé dans tous les campus. Ce challenge interne porte notamment sur les conditions et les normes de sécurité liées à la conduite et la manutention des chariots élévateurs. Il

renforce et nourrit chaque année la culture de prévention des risques chez des caristes, l'un des métiers les plus exposés aux dangers dans les entrepôts.

En France, le métier Contract Logistics réalise de nombreuses initiatives tout au long de l'année. En 2025, plus de 250 managers ont été sensibilisés au management de la sécurité, à l'analyse causale et l'ergonomie. Plus de 100 chantiers Lean liés principalement à la sécurité et l'ergonomie ont été réalisés. Ces actions ont été valorisées lors des Safety days, auxquels 5 600 salariés ont participé. Les succès ont été célébrés lors d'une remise de prix avec le top management. Trois Prix récompensent la meilleure progression, le record de jours sans accident du travail, et la satisfaction collaborateurs Bien-être au travail.

European Road Network a déployé le programme global de prévention des risques professionnels intitulé Roadcare. Le dispositif comprend notamment un système d'informatique embarquée qui évalue et améliore les comportements de conduite des chauffeurs (sécurité, écoconduite, etc.). Dans le cadre de ce programme, les équipes de l'activité Chimie ont participé à un tour de France des agences afin de rappeler les règles de sécurité liées au risque chimique auprès des sédentaires, opérateurs, mécaniciens et de la direction.

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Pour Keolis, les actions réalisées en 2025 en matière de santé et sécurité sont :

– Simplification des standards (Système de Management de la Sécurité et sept Must-Haves)

– Kit outils et formation ISO 39001 et 45001

– Lancement du processus certification pour la Branche Territoires (ISO 39001) et la Branche IDF (ISO 45001).

Et les actions prévues pour 2026 :

– Engagement de la majorité des filiales dans un processus de certification sécurité (ISO 39001 ou ISO 45001)

– Auto-évaluation des filiales sur sept Must-Haves (risques majeurs Groupe)

– Formation Passeport Safety (Top 300 managers) et formation Culture sécurité intégrée au parcours.

3.1.4.2 Plan d'action Évolution des carrières

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Déployer des dispositifs de gestion des talents, de développement des compétences pour attirer, intégrer et accompagner chaque salarié dans son développement - Engager et faire contribuer les salariés aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion du Groupe SNCF			
			

Plan d'action pour le périmètre ferroviaire

Le groupe SNCF offre une multiplicité de parcours professionnels, avec 150 métiers, permettant tout au long de la carrière de changer de poste, de métier, de société. Le plan d'action sur l'évolution des carrières comprend les actions suivantes :

– Mise en œuvre de l'accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, signé en 2024

– Mécénat de compétences, pour des missions courte ou longue durée.

Les objectifs :

– Offrir un cadre commun aux sociétés pour

• Assurer la fluidité et l'équité des parcours professionnels

• Faciliter l'accès à la formation et la mobilité interne, quels que soient les métiers.

– Améliorer les conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences.

– Engager et faire contribuer les salariés aux missions de cohésion sociale, territoriale et d'inclusion du groupe SNCF, reconnaître l'implication des salariés, valoriser l'expérience de mécénat de compétences.

Champ d'application

Ces actions s'appliquent aux salariés des sociétés ferroviaires en France.

Horizon temporel

Un accord Pilotage de l'Emploi et Développement des Parcours Professionnels a été signé sur le périmètre ferroviaire en décembre 2024 pour une durée de trois ans. Il reprend les ambitions et principaux dispositifs.

Les actions de mécénat se sont déroulées en 2025 et se poursuivront courant 2026 et au-delà pour toutes celles qui le nécessitent et qui auront débuté courant 2026.

Ressources allouées

Les Agences territoriales de la mobilité (ATM) sont présentes sur l'ensemble du territoire. Chaque ATM est dirigée par un Directeur, et constituée d'une équipe de Conseillers mobilité (CM). Experts de la mobilité et de la relation humaine, les CM sont situés au plus près du terrain. Une formation certifiante dans le domaine de l'accompagnement à l'évolution professionnelle a été développée en 2023 avec le Conservatoire national des Arts et métiers (CNAM). En 2025, plus de 80% des CM ont déjà été formés. Les conseillers mobilité informent, orientent, développent et soutiennent pour concrétiser les projets professionnels des salariés.

Des travaux ont été initiés en 2025 pour développer l'accompagnement des salariés dans le cadre de mobilité externes, y compris entre les sociétés du Groupe.

Actions clés pour le périmètre ferroviaire

Gestion des compétences

La gestion prévisionnelle des emplois accompagne les parcours de l'ensemble du personnel dans une démarche sociale responsable. L'objectif est que chaque salarié puisse avoir un parcours professionnel sur l'ensemble de sa carrière au sein du groupe SNCF.

Des dispositifs de formation tout au long de sa vie professionnelle, des dispositifs d'aide à la transition, un réseau de gestionnaires de carrières et la transparence dans la possibilité d'évolution (qu'elle soit géographique, fonctionnelle ou promotionnelle avec une bourse à l'emploi interne) sont autant d'outils déployés et renforcés. À cet égard, les agences territoriales de la mobilité internes accompagnent les salariés, notamment lors des mobilités professionnelles subies.

L'accord pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels (PEDPP) vient renforcer ces dispositifs, avec :

- Un socle de règles communes : un référentiel de compétences unique, des règles communes de reconnaissance de diplôme
- Des aides financières pour aider à se développer ou à se reconvertir : co-financement de certaines formations soutenant le projet professionnel du salarié, prime pour les salariés se reconvertissant dans les métiers en tension nécessitant une formation d'au moins trois mois
- Des mesures pour faciliter la mobilité interne : aides à la mobilité vers les territoires et emplois en tension, aides au logement, modulation des aides en fonction de la composition de la famille, publication des offres de postes sur la bourse interne
- Des informations facilement accessibles aux salariés pour les aider à choisir leur parcours : baromètre des emplois, dispositifs promotionnels présentés sur l'intranet
- Un accompagnement humain et personnalisé, par les managers, par les tuteurs et formateurs, par l'interlocuteur RH unique sur les sujets de carrière, par les agences territoriales de mobilité.

Ces nouveaux dispositifs assurent un pilotage de l'emploi plus transparent, plus équitable pour les salariés et plus ancré dans les territoires, qui renforce le dialogue.

De plus, l'entreprise veille à :

- Permettre à chaque salarié de trouver des éléments de réponse en lien avec les thématiques ressources humaines grâce à la création du bot RH, un assistant virtuel basé sur l'IA générative
- Valoriser les possibilités de parcours au sein du Groupe et en externe grâce aux différents dispositifs prévus par l'accord PEDPP
- Améliorer le cadre social et la promesse employeur SNCF. En 2024, deux accords structurants ont été signés: un premier sur l'accompagnement des seniors et un second sur le déploiement d'une protection sociale complémentaire.

– Améliorer les conditions d'exercice des métiers, via des actions catégorielles concrètes portées par les sociétés.

Des mesures en lien avec l'environnement de travail, les outillages collectifs mis à disposition, les équipements individuels des salariés ou encore l'organisation du travail (rythme de travail, organisations de la pose des congés, etc.) sont déployés au sein des métiers, après un travail pluridisciplinaire.

Le mécénat de compétences

Le groupe SNCF promeut depuis 2013 le mécénat de compétences sur le temps de travail :

- Pour des missions courtes jusqu'à 10 jours par an. En 2025, 1 885 salariés se sont impliqués auprès des 140 associations partenaires de la Fondation Groupe SNCF, grâce à l'action des 12 correspondants Fondation en région.
- Pour des missions de longue durée, entre six mois et deux ans, avec un renouvellement possible d'un an depuis la loi d'avril 2024. En 2025, 180 personnes se sont engagées, dont 74 nouvelles personnes, auprès des 140 associations partenaires de la Fondation.

L'association partenaire de la Fondation dispose ainsi de ressources compétentes pour mener ses projets à bien. Le salarié découvre un nouvel environnement de travail, développe de nouveaux savoir-faire et savoir-être au contact de personnes et d'organisations nouvelles, qu'il met à profit au sein du groupe SNCF. L'entreprise ancre et valorise son engagement sociétal, renforce ses liens territoriaux et développe les compétences de ses salariés.

Dans le cadre de l'accord sur le pilotage de l'emploi et le développement des parcours professionnels, les missions de mécénat de compétences engendrent un impact fort auprès des associations et au sein de l'entreprise. Les répercussions sont visibles sur l'engagement des salariés sur leur propre emploi, en termes de développement des compétences, d'ouverture à l'autre, de fierté de ce qu'ils ont réalisé, de reconnaissance vis-à-vis de leur entreprise et cela infuse progressivement auprès du collectif. Cette fierté d'appartenance à l'entreprise encourage la fidélisation des salariés. Ces conséquences ouvrent ainsi de nouvelles opportunités aux salariés qui se sont engagés auprès des associations partenaires.

Les liens développés localement entre les salariés engagés, les associations bénéficiaires du mécénat et leurs parties prenantes sur le territoire concerné contribuent également à renforcer l'ancrage territorial du groupe SNCF et sa proximité avec les problématiques locales et les acteurs engagés et impactés.

Les compétences développées lors des missions de mécénat sont reconnues par le groupe SNCF depuis janvier 2024. Elles peuvent ainsi être validées par leurs managers lors de

l'entretien individuel annuel et utilisées dans leurs recherches de poste ou d'emploi.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Chez GEODIS, la gestion des talents est conçue pour développer les compétences des salariés et les retenir au sein de l'entreprise. Des outils globaux, comme la gestion des performances, les revues des talents, la planification des successions, la formation et le développement, sont déployés pour asseoir le processus et répondre ainsi aux besoins de rétention des équipes.

Gérer les performances des salariés par le biais d'échanges réguliers, dont l'entretien annuel de performance, contribue à une écoute mutuelle active, à l'alignement des objectifs avec la stratégie et à la reconnaissance des performances. En 2025, 84% des salariés de GEODIS ont bénéficié d'un entretien annuel.

Compte tenu de la diversité des métiers, des services, des pays, GEODIS privilégie des suivis personnalisés pour ses salariés. GEODIS soutient l'évolution de ses salariés à tous les échelons, en établissant des revues de talents et des plans de succession, et en privilégiant les initiatives locales de parcours certifiants ou diplômants. GEODIS s'attache aussi à développer un vivier de talents sur les postes en tension ou dans les régions clés. Des programmes spécifiques sont mis en place comme Evolution chez la ligne de métier Distribution & Express ou Emerging leaders dans la région Amérique. Enfin, un programme Fast tracker cible les salariés à potentiel et leur offre un cursus académique, un suivi personnalisé et des entretiens avec les membres de la direction.

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Keolis accompagne ses salariés dans leur évolution de carrière, sur les compétences liées à leur métier et sur leurs connaissances du secteur de la mobilité (transition énergétique, digital, nouvelles mobilités, etc.). Pour cela, plusieurs dispositifs existent pour attirer, intégrer et accompagner chaque salarié dans son développement :

– L'Institut Keolis : un organisme de formation interne, certifié Qualiopi, composé de cinq agences régionales au plus proche des filiales. Il propose une offre de plus de 350 programmes de formation disponibles pour l'ensemble des salariés en France et à l'international.

– La pépinière Keolis : un programme destiné à former des jeunes diplômés aux métiers de l'exploitation, de la maintenance, du marketing et du mass transit. Les parcours, d'une durée de 12 à 24 mois, partagés entre périodes d'enseignements pratiques et d'immersions en France et à l'étranger afin de permettre aux futurs managers de mieux appréhender les métiers du transport. Au total, 30 pépins sont intégrés chaque année au sein de Keolis.

– Keolis Campus Mobilités : un centre de formation d'apprentis (CFA), dédié aux métiers de la conduite des transports en commun sur route pour former les conducteurs, en interne et en apprentissage.

– Keolis entretient également des relations privilégiées et durables avec des écoles partenaires. En France, il s'agit notamment l'ENTPE (École de l'aménagement durable des territoires), l'ESTACA (École supérieure des techniques aéronautiques et de construction automobile) et l'université de Cergy, qui proposent des formations en lien avec les métiers et les enjeux de Keolis.

3.1.4.3 Diversité, inclusion, égalité professionnelle

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
• Former et sensibiliser en interne pour favoriser l'inclusion • Améliorer les conditions de travail • Favoriser les recrutements de femmes, travailleurs handicapés et de jeunes issus de milieux défavorisés • Garantir l'équité dans les parcours professionnels et de rémunération			
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

Plan d'action pour le périmètre ferroviaire

Le plan d'action en faveur de la diversité, de l'inclusion et de l'égalité professionnelle est déployé dans le cadre de :

– L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité 2021-2024, en cours de renégociation sur l'année 2026

– L'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés 2025-2028

– La charte de l'Autre cercle signée en 2023

– La charte de la Diversité signée en 2004, avec 32 autres entreprises pionnières.

Le plan d'action inclut les actions suivantes :

– Favoriser les recrutements de femmes, travailleurs handicapés et de jeunes issus de milieux défavorisés

– Former et sensibiliser en interne pour favoriser l'inclusion

– Améliorer les conditions de travail

– Garantir l'équité dans les parcours professionnels et de rémunération

– Animer des réseaux internes avec l'appui du réseau interne SNCF mixité et de l'association Gare!.

Résultats attendus

– Augmenter l'attractivité des métiers ferroviaires auprès des femmes, par la mise en visibilité de salariées SNCF. Les politiques de recrutement ciblées pour les femmes peuvent à moyen terme diminuer les tensions de salariés sur certains métiers.

– Permettre aux femmes salariées du groupe SNCF des chances d'évolutions de parcours et de rémunérations égales à celles des hommes.

– Accroître la mixité au travers d'actions visant à sensibiliser les responsables de l'entreprise, à disposer de données quantitatives pour une prise en charge des enjeux mixité plus effective et proposer des accompagnements ciblés.

– Réduire les discriminations à l'embauche par une politique volontariste visant à une égalité des chances pour les travailleurs en situation de handicap.

– Améliorer les conditions de vie des salariés grâce à la mise en place d'un dispositif de gestion des talents et développement des compétences.

– Mieux comprendre les obstacles à une évolution professionnelle égale des salariés en situation de handicap. L'objectif est de disposer des données pour orienter plus efficacement les politiques de lutte contre les discriminations.

– Décentraliser les processus de recrutements et mettre en place d'une politique de recrutement pro-active, pour des embauches moins discriminatoires. Ces actions visent à un renforcement de la mixité sociale au sein de l'entreprise.

– Étendre de manière volontariste aux familles homoparentales masculines le droit au congé d'accueil de l'enfant. Cette mesure vise à permettre à une catégorie initialement non bénéficiaire d'avoir le droit à un traitement égalitaire.

Ces actions couvrent les salariés des sociétés ferroviaires en France.

Horizon temporel

Les horizons temporels couverts sont les suivants :

– Pour les actions liées à l'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité : 2021 à 2024, prolongé en 2025 et renégocié en 2026.

– Pour les actions liées à l'accord collectif en faveur de l'emploi des travailleurs handicapés : 2025 à 2028

– La charte de l'Autre cercle a été signée en 2023 pour une durée de trois ans.

Ressources allouées

Le réseau mixité au sein des sociétés ferroviaires regroupe une soixantaine de personnes actives.

Des ressources dédiées sont allouées à la mise en œuvre des actions liées à l'inclusion des travailleurs handicapés dans chaque société. Une équipe de 30 correspondants au sein de la mission Handicap et Emploi accompagne les 7 000 bénéficiaires et œuvre pour faciliter leur quotidien.

Depuis la signature du nouvel accord en faveur des personnes en situation de handicap, un référent handicap est désigné parmi les membres des CSE.

Ces référents animent un réseau d'interlocuteurs et échangent sur les bonnes pratiques de prévention et de traitement du harcèlement sexuel en entreprise. Deux référents prévention harcèlement sexuel siègent également dans chacun des 33 comités sociaux économiques, soit 66 référents au lieu des 33 prévus par la loi française.

Dans l'accord sur l'égalité professionnelle, un budget annuel d'un million d'euros est dédié à des actions complémentaires de soutien au développement de la mixité. Il subventionne des réalisations non financées par d'autres budgets et ne relevant pas des obligations légales, au travers des correspondants Mixité et en collaboration avec les activités et métiers. Ces réalisations améliorent les conditions de travail des femmes (améliorations techniques, du cadre de vie ou favorisant le bien vivre ensemble).

Plus de cinq millions d'euros par an sont consacrés à des aménagements de postes pour les travailleurs handicapés.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Actions clés concernant les impacts matériels négatifs sur le périmètre ferroviaire

En 2025, les actions prises pour prévenir et atténuer les pratiques discriminatoires, les disparités économiques, la mauvaise gestion des enjeux de diversité et d'inclusion sur ses effectifs sont les suivantes :

– Favoriser le recrutement de femmes. Les agences de recrutement internes agissent sur plusieurs leviers : valorisation des parcours féminins de profils récemment

recrutés sur des métiers où la part des femmes reste réduite (conductrices, ingénieures, etc.), communication ciblée sur des médias traditionnels et réseaux sociaux, rédaction d'offres inclusives avec des visuels de femmes au travail, sensibilisation des recruteurs aux atouts de la mixité, présentation systématique de candidatures féminines aux managers et organisation d'actions dédiées tout au long de l'année pour mettre en contact les candidates et le public ciblé avec les ambassadrices. Ces initiatives traduisent l'engagement fort du groupe SNCF en faveur de la diversité et de l'égalité professionnelle.

– Programme « Les Potentielles » pour présenter les métiers du groupe SNCF aux jeunes et déconstruire les stéréotypes de genre.

– Signature d'une convention cadre de partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale, de l'enseignement supérieur et de la recherche. Cette convention porte sur l'éducation à la citoyenneté et à la sécurité, notamment au travers du programme « Voyageur et Citoyen ».

– Favoriser le recrutement de travailleurs handicapés, avec des campagnes de recrutement ciblées sur les travailleurs handicapés.

– Favoriser le recrutement de jeunes issus de milieux défavorisés, en ouvrant l'accès à ses métiers, dont certains à fortes exigences techniques, aux personnes éloignées de l'emploi et/ou issues des quartiers prioritaires des politiques de la ville avec des préparations opérationnelles à l'emploi.

– Formations et sensibilisations :

- Un module e-learning obligatoire « Prévenir et agir face aux agissements sexistes et sexuels » dispensé depuis 2023. À fin 2025, environ 85% des salariés du périmètre ferroviaire ont suivi le module.
- La participation au DuoDay : accueil d'une personne en situation de handicap pour la découverte des métiers, événement dans lequel le groupe SNCF s'est engagé depuis six ans.

– Améliorer les conditions de travail

– Équité dans les parcours professionnels

– L'analyse annuelle des écarts de rémunération femmes-hommes

– Des services d'accompagnement social pour faciliter la conciliation entre vie professionnelle et personnelle, avec depuis 2024 deux nouvelles indemnités financières pour la garde à domicile et la garde en crèche

– Depuis 2024, le congé de naissance, de paternité et d'accueil de l'enfant est ouvert aux familles composées de deux pères, au-delà de ce que prévoit la loi en France.

– Depuis 2025 le programme Elles & Connexions est également proposé à des femmes qui souhaitent se réorienter vers les métiers techniques de l'électricité. 12 femmes ont pu être recrutées à l'extérieur de l'entreprise via ce programme, elles bénéficieront dans ce cadre d'un suivi et de formations dédiés.

SNCF Mixité

Le réseau SNCF Mixité est l'un des premiers réseaux d'entreprise axé sur la mixité. Il regroupe près de 15 000 membres volontaires en France, répartis en 32 ambassades régionales ou par métiers. Il compte 25% d'hommes. L'animation repose sur plus de 90 ambassadrices et ambassadeurs SNCF Mixité, dont 10% du temps de travail est dégagé pour le réseau SNCF Mixité, grâce à une convention tripartite. Les actions de SNCF Mixité visent à :

– Proposer à ses membres des opportunités de rencontres, d'échanges et de partage d'expérience et de prise de recul. L'année 2025 a été rythmée par le thème de la santé au travail,

avec l'organisation de 12 conférences, notamment sur l'andropause, l'endométriose, une journée dédiée à la ménopause. Le réseau met à disposition des salariées une application d'accompagnement à la ménopause et périménopause en libre accès sur sncfmixite.com.

– Permettre aux membres de s'exprimer et de contribuer à la réflexion collective sur des enjeux business du groupe SNCF. En 2025, des réflexions ont été menées sur la poursuite d'optimixte (autodiagnostic menés sur la mixité dans les établissements en France).

– Accompagner les femmes et les hommes du réseau dans leur parcours professionnel en leur donnant accès à des conseils d'expert et en les encourageant à développer leur potentiel. En 2025, la 12e vague de mentorat a réuni 100 binômes dans le Groupe, y compris à l'international.

– Mettre en avant ses membres en valorisant leurs qualités professionnelles et personnelles, via 56 ateliers de développement, dont le programme sera refondu en 2027.

Enfin, SNCF Mixité est mécène de la Fondation des femmes et participe à tous les temps forts institutionnels avec la DRH Groupe (8 mars, 25 novembre, etc.).

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Le plan d'action et les actions clés de GEODIS en faveur de l'inclusion des travailleurs handicapés repose sur la charte interne « Action Handicap – Faire partie de l'aventure » et inclut les actions suivantes :

– Informer les salariés : GEODIS s'engage à organiser au minimum une action ou un événement annuel au sein de ses différents métiers et régions pour faire évoluer les représentations sur le handicap et lever les préjugés.

– Agir avec les salariés : l'objectif est d'offrir aux salariés qui le souhaitent les outils et les ressources nécessaires pour devenir « correspondants handicap » et ainsi promouvoir auprès des autres salariés la politique Handicap de GEODIS. Lancé en 2020, ce réseau appelé IN compte 53 salariés volontaires à travers le monde.

– Inclure de différentes façons pour contribuer à l'employabilité des personnes handicapées : GEODIS s'engage à faciliter les candidatures des personnes en situation de handicap. Une mention sur les offres d'emploi rappelle qu'elles sont ouvertes à toute personne reconnue travailleur handicapé. Des aides technologiques, comme du matériel ergonomique, et des adaptations dans le contenu ou le format des formations sont également mises en place.

Un guide du Handicap est mis à la disposition de tous les salariés de GEODIS en France. Une version adaptée aux salariés du périmètre international est en cours d'élaboration.

Plan d'action et actions clés de Keolis

Le plan d'action de Keolis en faveur de la diversité et de l'inclusion a pour objectifs de :

– Favoriser le recrutement de femmes

– Former et sensibiliser

– Améliorer les conditions de travail.

L'objectif de féminisation fixé est à horizon 2030.

Les actions suivantes ont été déployées en 2025 :

– Programme de mentorat interne entre femmes

– Campagnes de recrutement ciblant les femmes

– Partenariats avec des partenaires associatifs sensibilisant les jeunes lycéennes aux opportunités des métiers proposés par Keolis (conduite et mécanique notamment)

– Organisation du travail permettant une prise en compte des spécificités (maternité)

– Réalisation d'audits GEEIS portant sur l'égalité femme-homme dans plusieurs filiales de Keolis chaque année

– Campagnes de recrutement ciblant l'ensemble des profils dit « issus de la diversité ».

3.1.4.4 Plan d'action Dialogue social

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Négocier des accords collectifs - Garantir la tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise - Former les managers	 	 	 
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs  Keolis	 GEODIS  Rail Logistics Europe

Plan d'action et actions clés pour le périmètre ferroviaire

Le plan d'action consiste à suivre les processus définis avec les représentants du personnel :

– La négociation d'accords collectifs qui consolident le socle social

– La tenue des instances à tous niveaux de l'entreprise

– La formation des managers pour faire vivre un dialogue social de qualité.

Champ d'application

L'animation du dialogue social se fait selon les instances

– Pour les salariés des sociétés ferroviaires en France

– Pour les salariés du groupe SNCF en France et en Europe.

Horizon temporel

L'animation du dialogue social se déroule selon les périodicités définies pour chacune des instances et décrites en S1-2.

Ressources allouées

Le groupe SNCF alloue chaque année des crédits d'heures utilisés par les délégués et les représentants du personnel. Ces salariés peuvent également bénéficier d'un congé de formation économique, sociale et syndicale.

Le coût des actions prévues pour les activités futures relève de données prévisionnelles de nature sensible sur lesquelles le Groupe ne souhaite pas communiquer dans le contexte d'ouverture à la concurrence.

Actions clés

Les mesures visant à atténuer le risque de climat social dégradé consistent à suivre les processus définis avec les représentants du personnel, pour parvenir à la signature d'accords et améliorer le cadre social existant.

Pour le périmètre ferroviaire

En 2024, plusieurs accords ont pu être conclus sur le périmètre des sociétés ferroviaires en France et ont été mis en application en 2025.

– Un accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, avec un socle de règles communes, des aides financières pour aider à se développer ou à se reconverter, des mesures pour faciliter la mobilité interne, des informations facilement accessibles aux salariés pour les aider à choisir leur parcours, un accompagnement humain et personnalisé.

Dans le cadre de cet accord, un travail a été réalisé par les sociétés pour être plus performant et transparent sur l'adéquation entre la charge de travail et les ressources, et le partage qui en est fait avec les salariés et les représentants du personnel.

Le groupe SNCF a continué à développer la plateforme de développement des compétences (Station C). Grâce à l'Intelligence artificielle, l'outil au service des salariés et managers RH permet de personnaliser les parcours de carrière et de gagner en performance sur la gestion de l'emploi.

– Une série de trois accords sur la protection sociale complémentaire : un accord Frais de santé, un accord Prévoyance, un accord Maintien de salaire, couvrant l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires jusqu'à présent couverts par des dispositifs différents.

Au 1er janvier 2025, l'entreprise a mis en place un dispositif de protection sociale complémentaire en frais de santé (mutuelle) et en prévoyance (incapacité, invalidité, décès) au bénéfice de l'ensemble de ses salariés, statutaires et contractuels, et de leurs familles. La mutuelle intègre une participation patronale de 65% pour les salariés et leurs enfants, tandis que l'affiliation du conjoint reste facultative. Elle prévoit également la possibilité de souscrire des garanties surcomplémentaires facultatives.

Enfin, un fonds de solidarité intergénérationnelle en frais de santé, piloté paritaire, logé chez l'assureur et financé par les salariés, bénéficie aux retraités sous condition de ressources.

Le volet prévoyance offre des prestations harmonisées entre statutaires et contractuels en matière de capital décès et de rente éducation. Ces prestations sont financées à hauteur de 60% par l'employeur.

À noter que les salariés statutaires continuent de bénéficier intégralement du régime spécial d'assurance maladie. Cette évolution du cadre de protection sociale repose sur différents accords collectifs, lesquels répondent à une très forte attente du corps social.

– Un accord portant sur les dispositifs d'accompagnement de fin de carrière, créateur de nouveaux droits : aide à la préparation des dernières années d'activité, deux nouveaux dispositifs d'aménagement du temps de travail en fin de carrière, accompagnement du repositionnement des salariés occupant un poste à pénibilité élevée, l'amélioration de la rémunération en fin de carrière.

Au-delà de ces accords, des mesures de progrès social ont pu être mises en place à la suite de tables rondes avec les représentants du personnel sur le sujet de la rémunération. Les mesures suivantes ont été mises en œuvre en 2025 :

– Garantie pour les salariés d'un niveau de rémunération annuel supérieur ou égal au SMIC + 10%. Il s'agit d'une rémunération systématiquement supérieure aux minima de la branche professionnelle ferroviaire.

– Augmentation forfaitaire des salaires grâce à la revalorisation de la prime de travail à hauteur de 5% (versement d'un montant de 135 euros à compter du 1er avril sur l'année 2025)

– Poursuite des mesures d'accompagnement en lien avec le forfait mobilité durable (allocation de 400 euros et prise en charge des frais de transports publics à hauteur de 75%).

L'entreprise a initié des travaux préparatoires pour anticiper la transposition de la directive européenne sur la transparence des rémunérations. Elle participe à des groupes de travail avec des entreprises et des experts externes pour comprendre les attendus et les méthodes pour fournir les données.

En 2025, deux accords collectifs structurants ont été signés, l'accord relatif au droit syndical et l'accord en faveur des salariés en situation de handicap. Le changement de gouvernance a entraîné un ajustement de l'agenda social et d'autres accords majeurs seront proposés à la signature en 2026.

Plan d'action et actions clés pour GEODIS

Chez GEODIS, la structure du dialogue social varie selon les pays, les spécificités locales requérant une approche diversifiée.

Ainsi en Europe, le dialogue social diffère selon les pays. 11 des 17 filiales sont dotées d'un comité d'entreprise composé de représentants de salariés. Des conventions collectives portant sur différents sujets peuvent être négociées, s'appliquant à l'ensemble des salariés ou à certaines catégories de salariés. Il implique les représentants des salariés sur ces différents périmètres. En 2025, 75 accords collectifs ont été signés dont 41 en Allemagne.

En France, 165 accords collectifs ont été négociés et signés en 2025 avec les représentants des salariés.

GEODIS offre à tous ses salariés une rémunération individualisée, équitable et compétitive sur le marché, qui reflète la performance et le niveau de responsabilité de chacun. GEODIS s'assure du respect des minima salariaux applicables au sein des différents pays dans lesquels il est implanté, et s'assure également que chaque salarié soit payé en temps voulu et en totalité.

Depuis 2022, l'ensemble des membres du TopEx bénéficie d'un plan de rémunération globale qui récompense les performances collectives et individuelles via trois types d'objectifs : économiques, socio-environnementaux et individuels.

Dans la majorité des pays où GEODIS opère, des contrats d'assurance santé-prévoyance complémentaires sont proposés aux salariés en plus des couvertures obligatoires prévues légalement. L'adhésion à ces régimes complémentaires est volontaire ou obligatoire selon les pays, et concerne le plus fréquemment la totalité des salariés.

En fonction des réglementations locales, certaines entités ont mis en place des programmes de retraite complémentaire au profit de leurs salariés.

Dans les principaux pays où GEODIS est implanté (France, États-Unis, etc.), GEODIS offre un large éventail de bénéfices (santé, invalidité temporaire ou définitive, assistance et programme retraite).

Plan d'action et actions clés pour Keolis

Chez Keolis, le dialogue social est piloté localement, afin d'intégrer aux mieux les attentes du personnel, les législations nationales, les pratiques et les accords locaux. Chaque entité dispose ainsi d'instances de représentation en fonction des règles qui lui sont applicables. Le dialogue a deux finalités :

– Il joue un rôle de cohésion et de pacification dans les relations de travail

– C'est un élément constitutif de la performance sociale (satisfaction, motivation, implication, loyauté).

3.1.4.5 Plan d'action Droits humains

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Plans d'actions relatifs aux enjeux Santé et sécurité, Évolutions des carrières, diversité et inclusion, dialogue social - Plan d'action relatifs à la maîtrise risques d'atteinte grave aux droits fondamentaux du Plan de vigilance	 	 	 
 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis	 GEODIS  Rail Logistics Europe

Concernant les droits humains, le plan d'action et les actions clés pour gérer les impacts négatifs et les risques sur le personnel de l'entreprise sont détaillés dans les plans d'actions précédents :

- Plan d'action et actions clés sur la santé et la sécurité
- Plan d'action et actions clés sur l'évolution des carrières

– Plan d'action et actions clés sur la diversité, l'inclusion et l'égalité professionnelle

– Plan d'action et actions clés sur le dialogue social.

Le plan d'action Droits humains est également détaillé dans le plan de vigilance.

3.1.4.6 Plan d'action Cybersécurité et protection des données personnelles

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
- Sensibiliser et former les salariés - Renforcer la gouvernance de la sécurité des SI - Participer à des initiatives sectorielles - Réaliser une veille, notamment sur l'évolution des modalités d'attaques	 	 	 
 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis	 GEODIS  Rail Logistics Europe

Ce plan d'action vise à :

- Sensibiliser et former au sein de l'organisation
- Participer à des initiatives sectorielles pour améliorer la sécurité et la protection des données
- Renforcer la gouvernance de la sécurité des systèmes d'information
- Veiller en permanence sur l'évolution des modalités d'attaques déployées contre les organisations en France et à l'international.

Les actions déployées pour atténuer le risque de cyberattaques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les salariés.

Résultats attendus

Les données personnelles des salariés traitées par le groupe SNCF et l'intégrité des systèmes d'exploitation sont protégées, préservant ainsi la réputation et la sécurité des personnes.

Champ d'application

Le plan d'action porte sur toutes les sociétés et dans tous les pays où le Groupe opère.

Horizon temporel

Les actions de sensibilisation et de formation se poursuivent.

Ressources allouées

Les éléments financiers relatifs au plan d'action sur la cybersécurité sont répartis au sein des sociétés et activités selon un principe de subsidiarité dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Actions clés

Cybersécurité

Le pilotage de la sécurité des SI du groupe SNCF s'appuie sur un principe de gouvernance lié aux risques métiers. Il s'agit d'identifier les menaces et de déployer des mesures de maîtrise en fonction :

- Des besoins de sécurité propres aux SI

– Des besoins émis par les métiers liés aux enjeux business auxquels ils doivent faire face.

Le groupe SNCF inscrit également la sécurité de son SI dans un dispositif de gestion de la sécurité. Ce dispositif standardisé met en œuvre une démarche d'amélioration continue et de pilotage par les risques.

Quatre activités principales sont identifiées dans cette démarche :

– Identifier, évaluer et réviser les risques de sécurité SI portant sur les biens essentiels

– Sélectionner et mettre en œuvre les mesures appropriées pour maîtriser ces risques, qu'elles soient préventives ou correctives

– Contrôler l'efficacité et l'efficience des choix de sécurité SI effectués dans une optique d'amélioration continue, notamment via des indicateurs et tableaux de bord appropriés

– Améliorer les mesures de couverture des risques, sur la base de l'évolution des menaces et des retours d'expériences obtenus.

À ces activités s'ajoute une activité transversale récurrente : piloter le dispositif et l'améliorer. L'ensemble de ces démarches contribue à la juste utilisation des ressources et mesures employées pour assurer la couverture optimale des risques.

Cette gouvernance par les risques inventorie les actifs du patrimoine informationnel et établit les menaces auxquelles ils sont soumis de manière à :

– Guider les objectifs de cybersécurité que se fixe l'entreprise

– Porter à la connaissance des responsables les risques cyber les concernant

– Orienter les choix de mesures de sécurité SI permettant de couvrir les risques sécurité cyber.

Protection des données personnelles

Les actions du Groupe ont pour objectif de sensibiliser et former les salariés pour promouvoir une culture de sécurité et de protection des données au sein de l'organisation et leur transmettre les bons réflexes numériques de protection et

vigilance à adopter. Les actions de sensibilisation ont vocation à être pérennisées dans le temps.

Les chefs de projets SI doivent tout particulièrement veiller à la minimisation des données personnelles traitées et au respect des droits pouvant être exercés par les personnes concernées.

Au sein des sociétés ferroviaires :

– Sensibilisations et formations sur les aspects réglementaires (RGPD), sur la vigilance et les cyber-réflexes à adopter au quotidien : modules de e-learning, exercices tests. Les e-learning « Les 10 cyberréflexes » et « RGPD » sont obligatoires pour l'ensemble des salariés.

- À fin 2025, 137 205 salariés ont été sensibilisés au Cyberréflexes, la cible de 90% étant atteinte.

- Pour le module « Tous Cyber Champions », équivalent au deuxième niveau de formation à la cybersécurité, 92 196 (62%) salariés l'ont réalisé pour une cible à 90% à terme.

Pour le e-learning RGPD, à fin 2025, 58,56 % des salariés ciblés (population des cadres) ont suivi le module de e-learning (objectif de 100 % des cadres pour le module socle commun « Les Fondamentaux »).

– Participation à des initiatives sectorielles françaises et internationales visant à améliorer la sécurité et la protection des données : participation et contribution aux groupes d'experts sectoriels du Campus Cyber en France et au niveau européen, dans les groupes de réflexion sur la normalisation comme l'initiative UNIFE, CER, EIM, CISO Forum for railways.

Il est envisagé de rendre les modules d'e-learning accessibles à toutes les filiales du Groupe, y compris les plus petites filiales.

Chez Keolis, un plan de sensibilisation à la cybersécurité à destination des salariés est déployé. Il vise à améliorer les réflexes et les bonnes pratiques de tous dans les activités quotidiennes. Il comprend des campagnes de phishing, des ateliers de sensibilisation sur des thématiques spécifiques et des e-learning mis à disposition sur la plateforme interne de formation.

Chez GEODIS, la feuille de route de protection des données et actifs inclut des actions de sensibilisation :

– La protection des actifs et la promotion de la cyberculture via la sensibilisation régulière des utilisateurs, premiers acteurs de la sûreté de l'entreprise, grâce à des formations ou des campagnes de simulation d'attaque. Plus de 30 000 utilisateurs sont ainsi entraînés chaque mois. En 2025, 7 832 salariés dans le monde, soit 90,8% de la population ciblée, ont suivi le module Protection des données personnelles.

– Des procédures et exercices de crises permettant d'adresser les incidents majeurs éventuels avec plus de sérénité.

3.1.4.7 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Le groupe SNCF met en place des mesures visant à réparer ses impacts négatifs sur ses effectifs, tels que :

– Indemnisations et/ou compensations financières en cas de maladies professionnelles [Cf. Plan de vigilance ; Synthèse des risques d'atteintes graves, SSP4].

– Mesures disciplinaires en cas de faits avérés de harcèlement moral, discrimination, agissements sexistes et sexuels, pouvant aller dans les cas les plus graves jusqu'à la radiation ou au licenciement. En matière d'agissements sexistes et sexuels, le Groupe applique une politique « tolérance zéro ».

Chez GEODIS, les mesures visant à réparer ses impacts négatifs sur ses effectifs comprennent :

– La mise en place de points sécurité quotidiens avec les équipes avant la prise de poste, des visites terrain régulières pour recueillir le retour des salariés, développer les bonnes pratiques et corriger les écarts.

– La bonne articulation entre vie personnelle et vie professionnelle à travers les accords d'entreprise (égalité professionnelle, qualité de vie au travail).

– La prévention des risques psychosociaux, des addictions avec la mise à disposition de lignes d'écoutes et d'accompagnement psychologique disponibles 24h/24 gérées par des prestataires spécialisés. Ce dispositif est gratuit, indépendant et strictement confidentiel.

Chez Keolis, plusieurs actions sont déployées, dans la continuité des années précédentes :

– Continuer le déploiement de système de management de la sécurité (ISO45001) dans les filiales

– Mise en place de points sécurité quotidiens avec les équipes avant la prise de poste, de visites terrain régulières pour recueillir le retour des salariés, développer les bonnes pratiques et corriger les écarts

– Campagnes de sensibilisation aux risques, formation et équipement appropriés des salariés

– Veille managériale.

3.1.4.8 Mesure de l'efficacité des actions

Santé et sécurité

Pour le périmètre ferroviaire, les différentes évaluations et expositions aux risques décrits dans le plan d'action seront portées à la connaissance des salariés et des collectifs concernés. La conscience partagée des risques favorise la vigilance partagée et l'intervention lorsqu'une situation à risque est identifiée.

L'évaluation des risques professionnels constitue une étape cruciale de la démarche de prévention en santé et sécurité au travail. L'identification, l'analyse et l'évaluation des risques permettent de définir les actions de prévention pertinentes les plus appropriées pour éviter l'accident. La démarche de prévention des risques professionnels s'inscrit dans le cadre d'un processus dynamique.

Les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la protection de la santé des salariés sont réévaluées régulièrement et adaptées pour tenir compte des contextes opérationnels changeants. Le Document unique d'évaluation des risques professionnels est l'outil de référence pour retranscrire les éléments clés de cette démarche d'évaluation.

L'approche par les risques permet de mettre en œuvre des actions de prévention pour éviter que l'évènement redouté ne se produise, par la suppression ou l'atténuation des différents risques identifiés puis évalués. Elle peut s'appuyer sur la méthode des nœuds papillons.

Cette méthode consiste en une représentation arborescente des chemins de causes et de conséquences possibles autour d'un évènement redouté :

– À gauche, des chemins de causes pouvant amener à l'évènement redouté

– À droite, des conséquences potentielles de l'évènement

– Sur les branches, des barrières de sécurité du système, techniques et/ou procédurales, pouvant agir sur la probabilité d'occurrence de l'évènement redouté côté « causes » ou sur la gravité de ses effets côté « conséquences ».

En amont de l'évènement redouté (ER), les barrières ont pour rôle de prévenir la survenue de l'ER. En aval de l'ER, elles ont pour rôle de stopper la propagation des conséquences ou d'en limiter les effets sur les cibles et enjeux exposés.

Combattre les risques à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité.

Les quasi-accidents du travail (QAT) sont en particulier une source d'apprentissage précieuse. Depuis 2023, la démarche d'identification et de traitement des QAT a été portée par l'ensemble des sociétés ferroviaires. En 2025, plus de 10 000 QAT ont été remontés et analysés. Cela représente un doublement par rapport à l'année 2022.

La remontée de ces précurseurs de toute situation à risque et leur traitement rapide sont encouragés en « libérant la parole », en lien avec la démarche Juste & Équitable et les chartes de libération de la parole déployées au sein des sociétés ferroviaires.

L'efficacité de la politique Sécurité et des actions de prévention est mesurée au travers des indicateurs santé et sécurité du travail, et des analyses statistiques approfondies : taux de fréquence, taux de gravité, quasi-accidents du travail, nombre d'accidents du travail avec et sans arrêt, nombre d'accidents du travail mortels.

Chez Keolis

Afin de mesurer l'efficacité des actions mise en place, Keolis suit de manière annuelle des indicateurs en lien avec les différentes thématiques, soit :

- Taux de fréquence des accidents du travail
- Taux de gravité des accidents du travail
- Part des salariés travaillant sous un système de management sécurité certifié selon l'ISO 45001 ou l'ISO 39001
- Nombre de conventions de partenariat avec les forces de sécurité intérieure.
- Part du chiffre d'affaires ayant mis en place des actions de prévention et lutte contre les atteintes sexistes et sexuelles.

Diversité et inclusion

Pour le périmètre ferroviaire

L'accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité fait l'objet d'un bilan annuel. Un comité de pilotage annuel est organisé avec les sociétés pour suivre l'avancement de la mise en œuvre de l'accord. Le bilan est présenté au comité stratégique Égalité Femmes-Hommes, en comité exécutif Groupe. La trajectoire Mixité est suivie deux fois par an par le conseil d'administration de SNCF SA.

L'accord Travailleurs Handicapés fait l'objet d'un bilan annuel par un comité de pilotage national, au sein duquel sont réunis les représentants de l'ensemble des sociétés ferroviaires et de chacune des organisations syndicales représentatives signataires de l'accord. En amont de ce comité de pilotage national, les comités de pilotage de chacun des périmètres des CSE dressent également un bilan. Un audit interne a été mené sur l'accord en 2024.

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre de ces deux accords, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société.

L'efficacité des actions et politiques engagées en matière de qualité de vie au travail, de politique sociale et d'engagement des salariés est mesurée chaque année par le baromètre d'engagement et de satisfaction des salariés « C'est à vous », administré à tous les salariés des sociétés ferroviaires. Deux indicateurs, Engagement et Qualité de vie au travail, permettent de réajuster ou de mettre en œuvre des actions préventives et correctives au niveau le plus local pour qu'elles soient les plus efficaces et les plus pertinentes pour les équipes. Des questions spécifiques portent sur :

- Les discriminations observées et/ou subies dans l'année, concernant l'âge, le genre, le handicap, l'orientation sexuelle, l'origine ethnique, les convictions religieuses ou autres discriminations

- La confiance dans le traitement des alertes relatives à des cas de discrimination
- La connaissance du dispositif d'alerte éthique
- La confiance dans le dispositif d'alerte éthique.

Pour Keolis

Afin de mesurer l'efficacité des actions mise en place, Keolis suit de manière annuelle des indicateurs en lien avec les différentes thématiques, soit :

- Part de salariés exerçant dans une entité certifiée pour l'égalité professionnelle femmes-hommes (GEEIS)
- Part de femmes dans l'effectif total
- Part des femmes dans l'effectif total de salariés roulants et conducteurs
- Part de travailleurs déclarés handicapés
- Part de salariés ayant bénéficié d'une formation
- Taux de conflictualité (hors conflits liés à des motifs nationaux)
- Taux de sortie
- Ancienneté moyenne (années).

Droits humains

Les dispositions permettant de mesurer l'efficacité des actions en matière de droits humains sont décrites dans le plan de vigilance [cf. Plan de vigilance, Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, des sous-traitants et fournisseurs au regard des risques ; Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité].

Cybersécurité

La mise en œuvre et l'efficacité des politiques de cybersécurité et de protection des données personnelles sont suivies par des audits et le processus de contrôle interne.

La direction de l'Audit interne et des risques conduit des audits relatifs à la sécurité des systèmes d'Information (SSI) sur le périmètre du Groupe. Elle réalise chaque année des audits fonctionnels et techniques de façon à éclairer les métiers et les équipes SI des risques auxquels ils sont confrontés en cas de compromission de leurs SI. Elle s'assure notamment de la conformité et de l'efficacité des règles opérationnelles de sécurité des SI sur le périmètre du Groupe. Chaque société et filiale est susceptible de réaliser les analyses de risques de leur périmètre et de conduire les audits fonctionnels et techniques adéquats.

En matière de conformité RGPD, des audits de conformité sont inscrits pour les sociétés ferroviaires dans chaque plan d'audit. La fréquence d'audit pour une filiale est de six ans. Pour les filiales, les audits englobent la thématique de la conformité RGPD. Un plan de contrôle interne est réalisé tous les deux ans sur l'ensemble du Groupe. Un bilan RGPD pour le Groupe est présenté chaque année aux comités exécutifs et au conseil d'administration. Les DPO de chaque société réalisent un rapport pour leur société.

Notations, classements, labels externes

Index égalité

Depuis 2019, les entreprises françaises de plus de 1 000 salariés doivent publier leur index d'égalité femmes - hommes. Au titre de l'année 2024, le groupe SNCF maintient des scores compris entre 77 et 99 points (sur 100 points maximum) :

- SNCF SA : 94 points
- SNCF Voyageurs : 93 points
- SNCF Réseau : 94 points
- SNCF Gares & Connexions : 99 points
- Captrain France : 78 points

- Naviland Cargo : 77 points
- Keolis : 93 points
- GEODIS : 91 points

Le groupe SNCF est au-dessus de l'objectif de 75 points fixé légalement. Les résultats de l'index égalité sont publiés sur groupe-sncf.com, keolis.com et geodis.com chaque année en mars. Hexafret et Technis seront évaluées pour la première fois en 2025 et leurs scores seront publiés en mars 2026.

Diversity leader

En 2025, le groupe SNCF fait partie du classement « Diversity Leader » établi par le Financial Times pour la sixième année consécutive. Lancée en 2019, cette distinction annuelle reconnaît l'engagement des entreprises européennes qui favorisent la diversité et l'inclusion auprès de leurs salariés.

Labels GEEIS

Pour faire reconnaître la qualité de ses engagements, GEODIS a initié une démarche de progrès en s'appuyant sur le référentiel Gender Equality European International Standard (GEEIS). Ce référentiel est un outil d'aide au management qui contribue à promouvoir l'égalité femmes-hommes sur le lieu de travail.

Le label GEEIS certifie le niveau des ressources mobilisées par l'entreprise pour atteindre l'égalité au travail ainsi que les performances obtenues. L'objectif est de promouvoir l'égalité des genres et la diversité au sein de l'organisation et ainsi de favoriser l'égalité des chances pour tous les salariés.

En 2015, GEODIS s'est donné pour objectif l'obtention du label pour 12 pays en dix ans. En 2025, 21 d'entre eux sont déjà labellisés, soit 46% des effectifs.

Keolis renouvelle depuis 2017 son label et continue d'élargir le périmètre concerné à l'international. La certification de GEEIS a été étendue pour intégrer également l'aspect de la diversité. En 2025, deux nouvelles filiales ont été auditées en présentant leurs approches en matière d'égalité femmes-hommes et de diversité (Handicap, LGBT+).

3.1.4.9 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Les processus grâce auxquels sont identifiées les actions nécessaires et appropriées pour parer à des impacts négatifs, réels ou potentiels, sur son personnel reposent sur plusieurs dispositifs.

Le plan de vigilance présente les dispositifs de maîtrise des impacts négatifs sur les personnes, et en particulier les salariés [Cf. Plan de vigilance, ; Cartographie des risques d'atteintes graves].

Le dialogue social est mené aux différents niveaux du groupe SNCF et de chacune des sociétés.

Périmètre ferroviaire

Pour les sociétés ferroviaires, les directions des Ressources humaines pilotent l'écoute des salariés grâce aux dispositifs suivants :

- Le baromètre annuel C'est à Vous mesure l'engagement et la satisfaction des salariés
- Les réunions d'expression des salariés
- Des enquêtes flash, plus fréquentes et plus concises que le baromètre annuel, ciblent les salariés de certaines activités pour mesurer leur état d'esprit et leur engagement
- Des enquêtes ponctuelles
- Le traitement des irritants et les outils de résolutions structurées de problèmes portés par l'excellence opérationnelle.

Enfin, les différents niveaux de gouvernance permettant la co-construction d'actions autour d'ambitions communes. Par exemple, le bilan éthique est présenté chaque année en CNRG

& RSE et en conseil d'administration, et les principales actions sont identifiées et validées.

Pour GEODIS

Depuis 2001 en France et depuis 2013 dans le monde, GEODIS évalue chaque année la satisfaction et l'engagement de ses salariés. L'attention portée par les cadres dirigeants à l'engagement des salariés est un des trois critères RSE entrant dans le calcul de la part variable de leur rémunération. En 2025, le taux de participation a atteint 87%.

Un indice « bien-être » a été inclus en 2024 dans l'enquête salarié annuelle. Avec un résultat de 79/100, cet indicateur mesure notamment l'adhésion des équipes à la culture santé et sécurité de l'organisation, les conditions de travail (matériel, équipement, charge de travail notamment) et l'équilibre vie privée, vie professionnelle. Il permet à GEODIS de mettre en place les actions nécessaires à l'amélioration du quotidien des salariés.

Pour Keolis

Pour mesurer l'engagement de manière structurée, Keolis a mis en place un baromètre d'engagement annuel. L'ensemble du personnel est sollicité pour donner son avis autour de cinq dimensions : leadership, marque employeur, engagement, qualité de vie au travail et projet d'entreprise.

Chaque manager accède aux résultats pour ses équipes sur son périmètre hiérarchique. Ce recueil complet des perceptions et remontées lui permet de définir et d'engager les plans d'actions pour renforcer l'engagement des salariés, avec l'appui de la direction et des équipes Ressources humaines.

3.1.4.10 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Le dialogue social

L'implication des représentants des salariés dans les instances, ainsi que l'exercice de leur droit à l'information assure la prise en compte des impacts négatifs matériels potentiels sur les salariés :

– Quatre représentants des salariés siègent au conseil d'administration de SNCF SA

– Présentation obligatoire en CSE et au comité d'entreprise européen le cas échéant d'un bilan et d'une évaluation des impacts sur le personnel de l'entreprise.

Accompagnement social des transformations industrielles du groupe SNCF

L'entreprise prend en compte le facteur humain en amont de tout projet de transformation impactant l'emploi ou les conditions de travail.

Pour aider les managers et les chefs de projet sur le volet social de leurs projets de transformation, le groupe SNCF met à leur disposition plusieurs outils : guide d'accompagnement des transformations, outil de bilan socio-économique, conseils spécialisés dans la prévention des risques psychosociaux (RPS), kit de traitement des irritants du quotidien ou encore numérisation de l'évaluation RPS.

En complément, les projets majeurs de transformations industrielles de l'entreprise incluent systématiquement un lot « accompagnement humain ». [Cf. Plan de vigilance, Synthèse des risques relatifs aux droits humains et libertés fondamentales, DH1].

Les transitions au sein du Groupe du fait de l'ouverture à la concurrence pour le transport des voyageurs d'une part et de la discontinuité du fret d'autre part, donnent lieu :

– À des négociations pour adapter le cadre social applicable à chaque nouvelle société créée en cohérence avec la promesse employeur du groupe SNCF

– À des plans d'accompagnement des salariés, de formation et de prévention des RPS : le groupe SNCF sur son périmètre ferroviaire s'engage à proposer des solutions à chacun

Processus d'achat

Le processus rigoureux de sélection des fournisseurs permet de s'assurer que les pratiques en matière d'achat ne contribuent pas à des impacts négatifs matériels sur les salariés :

- Référencement des fournisseurs, pour s'assurer de la qualité des prestataires
- Mises en concurrence régulières
- Inclusion de critères RSE dans le processus de sélection.

Cybersécurité

Pour éviter de causer ou de contribuer à des impacts négatifs matériels sur les personnes, l'entreprise s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer, et intégrer « by design » les dispositions nécessaires. C'est notamment le cas sur les enjeux de cybersécurité et de protection des données personnelles.

Par exemple, pour éviter toute atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque, des directives de sécurité sont applicables à l'ensemble des accès aux systèmes d'information du groupe SNCF. Elles reposent sur le principe que l'accès aux systèmes d'informations par un Tiers, la fourniture d'un service à un Tiers ou la fourniture d'un service par un Tiers, doit faire l'objet d'un cadre contractuel qui définit les conditions dans lesquelles le Tiers est autorisé à accéder au système d'information et utiliser les services du Groupe ou encore celles qu'il se doit de respecter pour assurer la production de ses services pour le Groupe. Tout contrat doit inclure un Plan d'Assurance Cyber Sécurité (PACS) qui spécifie les exigences de sécurité des systèmes d'information que le Tiers s'engage à respecter.

Chaque société du Groupe désigne un Délégué à la protection des données (DPO) ou un correspondant en matière de données personnelles chargé de conseiller et de contrôler la mise en œuvre de la politique de protection des données personnelles (consommateurs, salariés, tiers). Pour éviter toute atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes, le Groupe applique les règles de la protection des données dès la conception (« Privacy by design ») et de protection des données par défaut (« Privacy by default »). Ces règles garantissent que seules sont traitées les données à caractère personnel nécessaires aux finalités spécifiques des traitements mis en œuvre. Des études d'impact sur la vie privée sont mises en œuvre dans les cas où les traitements sont susceptibles d'engendrer un risque élevé pour les droits et libertés des personnes physiques.

3.1.4.11 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Santé et sécurité

Les lignes hiérarchiques sont responsables de la mise en place opérationnelle des politiques Sécurité, avec l'appui de préventeurs présents à chaque niveau hiérarchique. Un large réseau pluridisciplinaire apporte les expertises utiles : experts, ergonomes, personnels et médecins du Service autonome de prévention et de santé au travail, addictologues, Pôle de soutien psychologique, membres des commissions santé, sécurité et conditions de travail, ARPRAT et GPRAT (animateurs et groupes de prévention du risque alcool et autres psychotropes), Inspection Générale Sécurité, direction des Audits de sécurité et directions Juridiques.

Chez GEODIS, le réseau santé-sécurité est animé par la direction Santé et sécurité du Groupe, elle-même rattachée à la directrice du Développement durable, membre du comité exécutif. Cette organisation s'appuie sur un réseau d'experts

santé, sécurité et sûreté chargés de partager les retours d'expérience et de faire évoluer les pratiques.

Chez Keolis, une direction pilote la démarche SST. Elle est composée de cinq personnes. Chaque filiale possède son propre responsable SST, qui a en charge le déploiement des procédures et le pilotage des sujets au quotidien.

Diversité et inclusion

Sur le périmètre ferroviaire, la direction des Ressources humaines s'appuie dans les territoires et dans les entités sur l'ensemble des acteurs en responsabilité des enjeux Diversité et inclusion : managers, responsables ressources humaines, acteurs en charge de l'accompagnement, tels que les correspondants Mixité et correspondants Handicap et Emploi, acteurs du recrutement, etc.

Une équipe de 30 correspondants au sein de la Mission Handicap & Emploi accompagne les 8 500 bénéficiaires et œuvre pour faciliter leur quotidien. Chaque salarié concerné bénéficie d'un rendez-vous par an. Une cellule de maintien dans l'emploi propose des solutions le plus en amont possible pour accompagner des situations difficiles. Plus de cinq millions d'euros annuels sont consacrés à des aménagements de postes. La DRH agit aussi en coordination avec le réseau SNCF Mixité, la Fondation Groupe SNCF et l'association LGBT+ de salariés GARE!.

Pour assurer le pilotage des engagements pris dans le cadre des accords Égalité & Mixité et Travail & Handicap, des feuilles de route ont été élaborées pour chaque société. Chaque société alloue un budget spécifique pour mettre en œuvre sa feuille de route.

Dans l'accord Égalité & Mixité, l'entreprise dédie un budget annuel d'un million d'euros à des actions complémentaires de soutien au développement de la mixité.

Chez GEODIS, cet enjeu est suivi au plus haut niveau de l'organisation et est porté par le directeur des Ressources humaines, responsable de la mise en œuvre de la politique diversité et inclusion. La politique Diversité et inclusion globale est diffusée et s'applique dans toutes les Régions et Métiers afin de garantir une approche unifiée de la diversité et de l'inclusion.

Droits humains

Les ressources allouées à la mise en œuvre des diligences raisonnables relatives aux droits humains sont décrites dans le plan de vigilance [Cf. Plan de vigilance, Synthèse des risques d'atteintes graves].

Cybersécurité

Le groupe SNCF s'appuie sur son réseau des DPO désignés dans chaque société du Groupe, encadré et supervisé par un DPO Groupe au sein de la direction Numérique du Groupe. Les DPO mettent en œuvre des dispositions juridiques et organisationnelles visant à assurer la préservation :

- Des données personnelles de ses clients, salariés, prestataires et partenaires, en conformité avec le RGPD
- Des données d'entreprise à caractère confidentiel qui pourraient mettre en jeu les droits humains et la santé et la sécurité des personnes.

La direction du Numérique Groupe (DNG) au sein de SNCF SA a pour mission principale de concevoir et piloter la feuille de route numérique commune au Groupe, en animant et en coordonnant l'ensemble des acteurs du Numérique. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés par le centre national des opérations numériques, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité.

Les acteurs de la filière Sécurité SI portent les actions de sécurité des systèmes d'information du groupe SNCF.

Le RSSI Groupe anime les RSSI des sociétés de premier rang, à charge pour eux d'animer les RSSI de leurs activités et filiales.

De plus, un RSSI peut s'appuyer sur un ou plusieurs Responsables Cybersécurité (RCS) pour gérer son périmètre.

Chez GEODIS, la direction Sécurité des systèmes d'information déploie une stratégie et des processus globaux et souverains en France et à l'international, indépendamment des lignes de métier. GEODIS s'appuie sur un réseau de partenaires reconnus et engagés, ainsi que sur un catalogue significatif d'outils pour sécuriser les échanges, maintenir la vigilance des salariés et converger vers les standards de sécurité internationaux les plus reconnus (NIST, ISO 27001).

Plan de transition

Parmi les impacts négatifs importants, aucun n'est lié à la mise en œuvre de plans de transition.

La mise en œuvre du plan de transition introduit en revanche le nécessaire développement des compétences via de nouveaux gestes métiers (écoconduite et éco-stationnement) ou l'évolution de métiers (conduite d'engins à moteurs électriques plutôt que thermiques et maintenance de batteries).

3.1.5. Cibles – S1-2

3.1.5.1 Santé et sécurité

Description des cibles

La politique Santé et sécurité au travail comprend deux cibles principales pour les salariés des sociétés ferroviaires en France :

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

Le taux de fréquence et le nombre de décès dus à un accident du travail ou une maladie professionnelle sont publiés en S1-14.

Pour Keolis, les cibles en matière de santé et sécurité sont :

- 75% de l'effectif travaillant sous un système de management sécurité certifié selon l'ISO 45001 ou l'ISO 39001
- 5 de taux de fréquence des accidents du travail par an.

Pour GEODIS, l'objectif est d'atteindre un taux de fréquence d'accidents avec arrêt de 9,2 en 2027.

Processus de définition des cibles

Chaque année, les orientations nationales de la politique de prévention des risques transverses au sein des sociétés ferroviaires font l'objet d'une consultation en Instance commune, en application de l'article 3.4 de l'accord relatif aux conditions d'exercice du dialogue social entre les entreprises ferroviaires signé le 6 décembre 2019. Les cibles sont également reprises dans les orientations annuelles et présentées lors de la commission de santé, sécurité et conditions de travail.

Les orientations annuelles en matière de santé et sécurité, construites sur la base de l'actualisation de la cartographie des risques, se nourrissent des actions déjà mises en œuvre, des retours d'expérience, du contexte ainsi que des résultats d'accidentologie.

Un suivi plus précis des quasi-accidents du travail, afin de mieux en analyser la typologie et permettre de compléter les données d'accidentologie du travail est réalisé depuis 2024.

Combattre les risques à la source dépend aussi directement de la connaissance des événements : il est demandé à l'ensemble des salariés de remonter toute situation potentiellement dangereuse ou fait sécurité.

Les représentants du personnel sont impliqués dans la définition des cibles, ainsi que dans l'identification des pistes d'amélioration.

3.1.5.2 Gestion des compétences

Description des cibles

Pour le périmètre ferroviaire

Le groupe SNCF est un des premiers employeurs de France, notamment sur les collèges « exécution » et « maîtrise ». Il est attractif, avec un nombre croissant de candidats (en termes de recrutement) et un faible taux de démissions. Ces résultats sont le fruit d'une politique d'accompagnement des salariés tout au long de leur carrière, avec la possibilité de promotion, de changement de métiers, de reconnaissance des diplômes, etc.

Le groupe SNCF n'a pas fixé de cible quantitative. La cible est d'avoir les bonnes compétences en qualité et quantité, au bon moment et au bon endroit. En matière d'emploi, les projections se font sur les trois horizons de temps :

- Le court terme, jusqu'à un an
- Le moyen terme (trois à cinq ans) qui se base sur des hypothèses d'évolutions des familles professionnelles, croisées avec l'intégration d'une vision territoriale,
- Une projection à long terme, adossée au plan stratégique.

Le groupe SNCF ne communique pas d'objectifs chiffrés sur les cibles suivantes :

- Effectifs
- Turn over
- Nombre de salariés qui ont quitté l'entreprise.

Une cible qualitative est définie :

- Mettre les salariés au cœur de l'attention au quotidien
- Faire progresser leur engagement et leur satisfaction.

Chaque année un bilan social est établi et inclut les indicateurs suivants :

- Le pourcentage de la masse salariale consacrée à la formation continue
- Le montant consacré à la formation continue
- Le nombre de salariés formés
- Le nombre d'heures de stage
- Le nombre de salariés ayant bénéficié d'un congé de formation.

Périmètre ferroviaire

En 2025, plus de 5% des salariés ont bénéficié d'une promotion et ont changé de classe.

À fin 2025, c'est neuf agents de maîtrise sur dix qui sont issus du collège exécution, et huit cadres sur dix qui sont issus du collège exécution ou maîtrise. Ces statistiques ne comprennent pas les cadres supérieurs et les cadres dirigeants. L'objectif est de conserver ces tendances dans la durée.

Chaque société détermine les personnes qui peuvent être autorisées à rejoindre des missions de mécénat de compétences longue durée.

Pour Keolis

Le taux de formation ainsi que le taux de turnover et l'ancienneté sont suivis par Keolis, en lien avec l'employabilité. Keolis s'est fixé un objectif de 80% de la masse salariale formée par an pour 2025.

Pour GEODIS

En complément des indicateurs traditionnels, comme le bilan social, le taux de turnover ou encore l'ancienneté, des plans de succession et des suivis personnalisés viennent compléter l'accompagnement des salariés.

Processus de définition des cibles

Les objectifs et cibles en matière d'emploi sont définis par les processus de pilotage des emplois et des parcours professionnels. Ils reposent notamment sur la cartographie des compétences, sur les outils de gestion prévisionnelle des emplois et compétences et sur les processus budgétaires.

Pour la réalisation de leurs cibles et objectifs, les sociétés ferroviaires s'appuient sur :

- La faculté à réajuster les organisations. En 2024, la création d'un groupement d'intérêt d'entreprise (GIE) a permis d'assurer des prestations de services mutualisées pour les autres sociétés ferroviaires à un meilleur niveau de services et de coûts.

- La capacité à modifier ses structures en lien avec des réglementations exogènes. Trois sociétés dédiées de SNCF Voyageurs ont été mises en exploitation à la suite de réponses à appel d'offre.

- Les dispositifs d'accompagnement des salariés en cas de réorganisation structurante, mis en œuvre par exemple pour les salariés Fret SNCF dans le cadre du projet de discontinuité.

- Les dispositifs pour favoriser les reconversions, avec des parcours de formation et des aides financières : dispositif d'aide pour les mobilités en Île-de-France, prime à la reconversion sur les métiers en tension, mise en place en 2023 chez SNCF Gares & Connexions et étendue aux autres sociétés ferroviaires en 2024.

Concernant le recours à l'intérim, le contrat-cadre renouvelé en 2024 intègre un lot spécifique sur l'insertion pour être en cohérence avec les objectifs RSE Groupe. Ce contrat est conclu pour cinq ans.

Les résultats et cibles sont partagés de manière annuelle.

Les représentants du personnel et les délégués syndicaux contribuent à la gestion de l'emploi et des parcours professionnels. Ils s'appuient sur les informations fournies par la DRH (stratégie, indicateurs liés aux effectifs, données liées à l'évolution des compétences, etc.) et sur les salariés. Ils sont force de propositions lors des consultations, des négociations et des concertations.

Le suivi de l'accord Pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels est assuré par une commission composée de représentants de la DRH Groupe, d'un représentant de chacune des sociétés ferroviaires et des organisations syndicales représentatives signataires. Elle se réunit une fois par an. En cas de difficultés avérées sur la mise en œuvre de l'accord, elle peut proposer qu'un point ad'hoc soit réalisé lors de la commission emploi du CSE de l'établissement concerné.

Les représentants du personnel sont impliqués dans la définition des cibles de chacune des thématiques RH, ainsi que dans l'identification des pistes d'amélioration. Cela se fait au travers du dialogue social riche et fourni [Cf. S1-2].

3.1.5.3 Diversité et inclusion

Description des cibles

Pour le périmètre ferroviaire

En 2021, le comité stratégique Égalité femmes-hommes a acté la trajectoire mixité 2020-2030 des sociétés ferroviaires en France :

- Garantir l'égalité salariale entre les femmes et les hommes : écart de rémunération entre femmes et hommes inférieur à 1%.

- Accroître la mixité dans les recrutements : 30% de femmes dans les recrutements en 2030

- Accroître la mixité dans l'encadrement : 40% de femmes dans l'encadrement en 2030 ; 30,07% à fin octobre 2025.

- Lutter contre le sexisme et le harcèlement sexuel, avec une tolérance zéro, et des mesures disciplinaires allant jusqu'au licenciement

- Veiller à l'équilibre de la parentalité : 100% des seconds parents qui utilisent leur congé de parentalité et d'accueil de l'enfant.

D'autres cibles sont également fixées :

- À compter du 1er mars 2026 : au moins 30% de femmes parmi les cadres dirigeants. À fin octobre 2025, la part des femmes parmi les cadres dirigeants s'élève à 29,57%.

- Taux d'emploi des travailleurs handicapés : 6%, en conformité avec la loi du 11 février 2005.

Les résultats annuels de la Trajectoire mixité sont présentés en CNRG&RSE au cours du premier semestre. Ils ne sont pas disponibles pour la publication rapport de durabilité.

Pour Keolis

Keolis a fixé deux cibles sur la mixité :

- 25% de femmes dans les effectifs en 2025

- 95% de l'effectif couvert par GEEIS en 2025.

Pour GEODIS

GEODIS s'est fixé un objectif de féminisation de 35% parmi les cadres dirigeants en 2027. Cette population comprend les membres TopEx (population interne transversale qui regroupe environ 170 managers, dont les missions sont stratégiques pour l'entreprise) et les membres de tous les comités de direction des pays, soit 750 salariés. En 2025, ce taux est de 33%.

Processus de définition des cibles

Les cibles de la trajectoire Mixité sont suivis annuellement par le comité stratégique égalité femmes-hommes et le conseil d'administration. Quatre représentants des salariés siègent au conseil d'administration.

Les cibles de l'accord égalité professionnelle entre les femmes et les hommes sont examinées annuellement lors du comité de pilotage de l'accord, qui réunit les sociétés et les organisations syndicales signataires de l'accord.

L'indicateur concernant les travailleurs handicapés est inclus dans le bilan annuel présenté au comité de pilotage national, au sein duquel sont réunis les représentants de l'ensemble des sociétés et de chacune des organisations syndicales représentatives signataires de l'accord.

Les représentants du personnel sont impliqués dans la définition des cibles de chacune des thématiques RH, ainsi que dans l'identification des pistes d'amélioration. Cela se fait au travers du dialogue social riche et fourni, comme décrit en S1-2.

Deux indicateurs sont publiés dans le rapport de durabilité :

- Répartition par sexe dans les instances dirigeantes en S1-9

- Écart de rémunération en S1-16.

3.1.5.4 Dialogue social

Le groupe SNCF n'a pas fixé de cibles chiffrées concernant la qualité du dialogue social. Les sociétés ferroviaires suivent annuellement le nombre de journées perdues par salarié à la suite d'un mouvement social.

La qualité du dialogue social se mesure entre autres par le nombre d'accords signés avec les organisations représentatives des salariés : sept accords ont pu être signés en 2024 pour les sociétés ferroviaires, et deux accords majeurs en 2025.

Des baromètres annuels mesurent l'engagement et la satisfaction des salariés du Groupe [cf. S1-4].

3.1.5.5 Droits humains

Les cibles concernant un environnement de travail sûr et sain et exempt de discrimination sont détaillées ci-dessus (Santé et sécurité, Diversité et Inclusion).

3.1.5.6 Cybersécurité

Le groupe SNCF met en place un dispositif de sécurité des SI visant à s'améliorer de manière constante, notamment au travers de tableaux de bord cyber à destination du plus haut niveau décisionnaire.

Dans le cadre du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des choix de sécurité SI, les procédures de création et suivi d'indicateurs ainsi que les valeurs cibles sont en cours de formalisation.

S'agissant du programme de conformité RGPD, des indicateurs de performance et indicateurs de risques permettent de rendre compte au plus haut niveau de la conformité RGPD de toutes les entités du Groupe. L'efficacité des politiques et actions est mesurée par des indicateurs stratégiques et opérationnels. Ils sont consolidés dans des tableaux de bord à différents niveaux de l'organisation. Dans une démarche d'amélioration continue, les niveaux d'ambition sont définis par l'appréciation des risques de chaque société et consolidés au niveaux du Groupe.

Le tableau de bord de la conformité RGPD du Groupe comporte cinq indicateurs :

- Trois indicateurs de conformité :
 - Taux de conformité du registre des traitements
 - Taux de réponse aux demandes d'exercice des droits satisfaisantes dans les délais fixés par le RGPD
 - Taux de suivi du e-learning RGPD
- Deux indicateurs de risques :
 - Taux de traitements faisant l'objet d'une analyse d'impact sur la vie privée (traitements à risques)
 - Taux de violations de données notifiées à la CNIL.

Ces indicateurs sont documentés par des fiches descriptives et sont remontés au comité de pilotage Risques et compliance Groupe, chaque trimestre.

Des indicateurs opérationnels sont transmis régulièrement en interne.

La cible de 90% de salariés ayant validé le e-learning sur la cybersécurité a été retenue pour tenir compte des arrêts maladie courte ou longue durée, des congés de disponibilité, des mises à disposition, des détachements, du délai d'accès aux nouveaux outils pour les nouveaux arrivants.

À partir de 2026, l'objectif est de disposer d'un indicateur de maturité numérique des salariés du Groupe pour mesurer le niveau de sensibilisation au RGPD et à la cybersécurité.

Un objectif complémentaire est de permettre à toutes les filiales d'accéder à ces modules de sensibilisation accessibles via la plateforme de formation interne.

Les cibles ne sont pas fixées avec les parties prenantes (salariés, travailleurs de la chaîne, de valeurs, fournisseurs, clients).

3.1.6. Caractéristiques des salariés - S1-6

3.1.6.1 Effectif salarié par sexe

Groupe SNCF	2025
Masculin (nb)	210 486
Féminin (nb)	72 786
Autres (nb)	NC
Non déclaré (nb)	NC
Total (nb)	283 272

En 2025, le groupe SNCF a ajouté les données de filiales non comptabilisées en 2024 et a sorti les intérimaires comptabilisés par erreur en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées [Cf. BP2].

3.1.6.2 Effectif salarié par pays

Pour le groupe SNCF, seule la France compte au moins 50 salariés représentant au moins 10% du nombre total de salariés.

Groupe SNCF	2024	2025
France - Groupe SNCF (nb)	217 707	218 221

3.1.6.3 Effectif salarié par type de contrat

Groupe SNCF - 2025	Femmes	Hommes	Autres*	Non communiqué	TOTAL
Nombre de salariés (nb)	72 786	210 486	NC	NC	283 272
Nombre de salariés permanents (nb)	65 100	199 569	NC	NC	264 669
Nombre de salariés temporaires (nb)	7 686	10 917	NC	NC	18 603
Nombre de salariés au nombre d'heures non garanti (nb)	0	0	NC	NC	0

* Sexe tel que spécifié par les salariés eux-mêmes

En 2025, le groupe SNCF a ajouté les données de filiales non comptabilisées en 2024 et a sorti les intérimaires comptabilisés par erreur en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées [Cf. BP2].

3.1.6.4 Départ de salariés et turnover

Groupe SNCF	2024	2025
Salariés ayant quitté l'entreprise - Monde - (nb)	55 976	68 000
Turnover - Monde - (%)	14,5	15,2
Turnover - France - (%)	8,6	8,8

En 2024, le groupe SNCF avait conservé sa méthode de calcul du taux de turnover (nombre de départs et d'arrivées sur l'exercice) qui ne correspond pas à la formule attendue par la directive. En 2025, la formule a été adaptée pour se conformer

à la norme. Les chiffres 2024 ont été recalculés pour assurer la comparabilité des données [Cf. BP2, Mise en conformité avec la norme].

3.1.6.5 Méthodes et hypothèses

Les données sur les effectifs concernent l'ensemble des salariés du groupe SNCF dans le monde. Les données des différentes sociétés sont collectées et agrégées via l'outil SAP Financial Consolidation.

L'effectif salarié du Groupe comprend les effectifs des filiales de plus de 150 salariés qui couvrent 99,5% des effectifs globaux. Cette limitation de périmètre améliore celle issue de la décision interne à l'entreprise du 28 novembre 2017 qui fixait initialement le seuil à 200 salariés.

L'effectif total se compose des salariés liés au groupe SNCF par un contrat de travail en cours d'exécution ou suspendu à

l'occasion de congés ou de maladie, quelle que soit la nature de ce contrat. Il inclut les contrats aidés comme les contrats de professionnalisation, d'apprentissage ou les contrats uniques d'insertion. Les stagiaires ne sont pas comptabilisés dans l'effectif total. Les salariés à temps partiel sont pris en compte au même titre que ceux à temps complet.

Les travailleurs permanents comptent les contrats à durée déterminée et indéterminée.

Les chiffres communiqués relatifs aux effectifs de l'entreprise sont les chiffres au 31 décembre 2025, soit en fin d'année fiscale 2025.

L'effectif moyen est publié dans le Rapport de gestion consolidé, Activités et résultats du Groupe, Volet social. Il comprend les salariés des filiales de plus de 50 salariés.

Les sociétés dédiées SNCF Voyageurs Sud Azur, Étoile d'Amiens et Loire Océan ont été créées pour exploiter ces lots. Non comptabilisées en 2024, elles sont intégrées en 2025.

3.1.7. Couverture des négociations collectives et dialogue social – S1-8

Trois conventions collectives s'appliquent au sein du groupe SNCF en France :

- La convention collective des transports publics urbains (CCN_3099)
- La convention collective des transports routiers (CCN_3085)
- La convention collective de la branche ferroviaire (CCN_3217).

Les salariés du groupe SNCF de l'Espace économique européen sont représentés au sein du comité d'entreprise européen.

Groupe SNCF - 2025	Couverture des négociations collectives		Dialogue social
	Salariés en France	Salariés non EEE	Représentation sur le lieu de travail (EEE uniquement) (France)
Taux de couverture 2025			
0 - 19 %			
20 - 39 %			
40 - 59 %			
60 - 79 %			
80 - 100 %	100%	NA	100%

Conformément à l'acte délégué « Quick Fix » n°2025/1416 adopté par la Commission européenne le 11 juillet 2025, le groupe SNCF a appliqué les mesures transitoires prévues pour l'exercice 2025. À ce titre, l'indicateur relatif au personnel extra-européen n'est pas publié.

Les taux de couverture sont inchangés par rapport à 2024.

Dans l'Espace économique européen, seule la France compte un nombre significatif de salariés, représentant au moins 10% du nombre total des salariés.

Le groupe SNCF dispose d'un comité d'entreprise européen, où sont représentés les salariés des filiales européennes.

3.1.8. Indicateurs de diversité - S1-9

3.1.8.1 Répartition par sexe au sein des instances dirigeantes

Groupe SNCF	2024	2025
Femmes (nb)	33	33
Hommes (nb)	50	55
Répartition en pourcentage		
Femmes (%)	39,8%	37,5%
Hommes (%)	60,2%	62,5%

La définition d'encadrement supérieur prise en considération par le groupe SNCF est la suivante : est considéré comme un cadre dirigeant une personne qui fait partie du comité exécutif d'entreprise et qui prend des décisions pour celle-ci. Un cadre dirigeant est un salarié qui occupe une fonction de direction au sein d'une entreprise, participant directement aux décisions stratégiques et à la gestion globale de celle-ci. Il se distingue des autres cadres par un niveau de responsabilité élevé, notamment dans la définition et la mise en œuvre des orientations générales de l'entreprise. Les doublons ont été rectifiés (mêmes personnes siégeant dans plusieurs comités exécutifs).

3.1.8.2 Répartition des salariés par tranche d'âge

Groupe SNCF	2024	2025
Moins de 30ans (nb)	45 428	46 380
30-50ans (nb)	150 213	150 082
Plus de 50ans (nb)	82 287	86 810
Total (nb)	277 928	283 272

En 2025, le groupe SNCF a ajouté les données de filiales non comptabilisées en 2024. Les données 2024 n'ont pas été recalculées [Cf. BP2].

3.1.9. Salaires décents - S1-10

Le principe d'une rémunération décente constitue l'un des fondements de la politique RH du groupe SNCF.

En France et dans l'Union européenne, les salaires de l'ensemble des salariés du Groupe sont systématiquement supérieurs ou égaux aux minima légaux ou conventionnels en vigueur dans chaque pays. Au regard de la définition actuelle du salaire décent de l'Organisation internationale du travail (OIT), le Groupe considère ainsi garantir un salaire décent à ses salariés travaillant en France et au sein de l'UE. Ils représentent 84% des salariés du Groupe.

En dehors de l'UE, le Groupe ne dispose pas encore d'une démarche formalisée permettant de démontrer que des salaires décents sont systématiquement appliqués dans tous les pays où il opère. Aujourd'hui, le respect des minima sociaux locaux constitue le principal cadre de référence pour la politique de rémunération, avec la garantie que chaque salarié est payé intégralement et dans les délais.

L'absence de méthodologie harmonisée et de données comparables par pays rend toutefois le sujet complexe. Le groupe SNCF est en veille sur les travaux annoncés de l'OIT visant à harmoniser méthodes et données, afin de construire une feuille de route opérationnelle. Une réflexion sur la mise en œuvre d'un salaire décent à l'échelle de tout le Groupe a été engagée fin 2024 et s'est poursuivie en 2025, avec l'objectif de définir et d'appliquer les principes d'un salaire décent d'ici deux à trois ans.

L'ambition est de garantir que les dispositifs de rémunération en place traduisent concrètement des principes internationalement reconnus et l'engagement du groupe SNCF en matière de salaire décent, en corrigeant, le cas échéant, les

écarts identifiés au regard d'un référentiel internationalement reconnu.

Avantages sociaux

Au-delà de la rémunération, les sociétés ferroviaires proposent à leurs salariés un ensemble d'avantages sociaux permettant de renforcer leur pouvoir d'achat et de les aider dans des démarches comme l'accès à des spécialistes de santé ou encore l'accès à un logement.

Les salariés du périmètre ferroviaire disposent de cabinets médicaux dans lesquels ils bénéficient de consultation avec des médecins généralistes, des spécialistes ou avec des psychologues au sein du pôle de soutien psychologique.

Ils disposent également d'une entité relative à l'action sociale, qui propose un panel de services pour aider les salariés dans des moments clefs de leur vie ou les accompagner en cas de difficultés personnelles.

Par ailleurs, en s'appuyant sur des partenaires comme Agents Logement ou ICD, l'accès au logement est facilité. Les salariés sont orientés vers une solution adaptée : logement temporaire meublé, locatif pérenne, garantie logement pour nouveaux embauchés en Île-de-France, et accompagnement de l'accession à la propriété.

3.1.10. Indicateurs de santé et de sécurité - S1-14

Groupe SNCF - France	2024	2025
Part de l'effectif couvert par système de gestion de la santé et de la sécurité (%)	100	100

Concernant la part de l'effectif couvert par un système de gestion de la santé et de la sécurité, sur le périmètre France, le Groupe est conforme aux dispositions réglementaires du code du travail, articles L4121-1 et suite. Ces conditions sont renforcées par l'application de la directive-cadre européenne 89/391/CEE, adoptée le 12 juin 1989. Elle engage le groupe SNCF en France et en Europe à assurer un environnement de travail sécurisé pour l'ensemble de ses salariés.

Le système de gestion de la santé et la sécurité est composé d'un ensemble d'éléments interdépendants destinés à établir des politiques et des objectifs de santé et sécurité au travail et à les réaliser. Il repose sur :

– Pour les sociétés ferroviaires, le programme PRISME, applicable à tous les salariés. L'ensemble des conditions d'encadrement de la gestion de la santé et de la sécurité au travail est accessible sur un site interne à tous les salariés.

– Pour Keolis, les normes ISO 45001 et ISO 39001, et le programme interne IMPACT relatif à la santé et la sécurité au travail.

– Pour GEODIS, la norme ISO 45001 en Europe et la démarche santé et sécurité « Health & Safety with Heart ».

Groupe SNCF - Monde	2024	2025
Décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail (nb)	6	15
Décès dus à des maladies professionnelles ou accidents de travail au sein de la chaîne de valeur (nb)	NC	6
Accidents du travail (nb)	6 673	6 802
Accidents du travail (Taux de fréquence)	15,75	16,15

En 2024, le groupe SNCF a publié les indicateurs de santé et sécurité au travail sur le périmètre France. En 2025, le groupe SNCF publie ces indicateurs sur le périmètre monde. Les données 2024 publiées en 2025 ont été recalculées sur ce périmètre, afin d'assurer la comparabilité des données [Cf. BP2].

Le nombre d'accidents du travail et le taux de fréquence :

– Incluent les décès dus à des accidents du travail., sauf ceux liés à des accidents de trajet

– Excluent les accidents de travail sans arrêt et les accidents de trajet.

Pour le calcul du taux de fréquence, les heures travaillées reposent :

– Pour le périmètre ferroviaire, sur la durée légale de travail en France, soit 1 607h par an en moyenne par salarié

– Pour Keolis et GEODIS, sur les heures réelles travaillées.

Le nombre d'accidents du travail est une donnée dynamique, qui évolue en fonction du traitement des dossiers par la caisse primaire d'assurance maladie et la caisse de prévoyance et de retraite du personnel ferroviaire. Les chiffres publiés ont fait l'objet d'un arrêté

– Au 31 décembre 2025 pour les chiffres au titre de l'exercice 2025

– Au 13 février 2025 pour les chiffres au titre de l'exercice 2024.

Conformément à l'acte délégué « Quick Fix » n°2025/1416 adopté par la Commission européenne le 11 juillet 2025, le groupe SNCF a appliqué les mesures transitoires prévues pour l'exercice 2025. À ce titre, ne sont pas publiés en 2025 le nombre de maladies professionnelles et le nombre de jours perdus en raison d'accidents du travail.

Des améliorations sont en cours pour fiabiliser la collecte, notamment chez Keolis.

3.1.11. Indicateurs de rémunération - S1-16

Groupe SNCF - France	2025
Écart de rémunération femmes-hommes (%)	0,59%
Ratio de rémunération annuelle totale de la personne la plus payée par rapport à la rémunération totale annuelle médiane de tous les salariés	12,99

En 2025, les deux indicateurs de rémunération ont connu des évolutions :

– Élargissement au périmètre du Groupe en France (63,4% des effectifs)

– Évolution de la méthode de calcul sur le périmètre ferroviaire.

Les données 2024 n'ont pas été recalculées [Cf. BP2].

Le groupe SNCF poursuit ses travaux pour parvenir à consolider les données sur le périmètre complet.

Concernant le ratio entre la rémunération annuelle totale de la personne la plus payée et la rémunération totale annuelle médiane, le calcul s'effectue entre la rémunération médiane de la population prise en compte pour le calcul de l'indicateur ci-dessus, et la personne la plus payée.

Concernant l'écart de rémunération femmes-hommes, la base de rémunération correspond à la rémunération brute fixe annuelle, y compris les éléments variables soumis à cotisations, en équivalent temps pleins. La base rémunération couvre l'ensemble de l'année avec des règles de gestion excluant des cas atypiques :

– Interruptions longue durée

– Rémunération brute perçue annuelle inférieure à 500 euros avec un contrat temps de travail supérieur ou égal à 80%, ou rémunération perçue annuelle inférieure ou égale à 0 suite à régularisation

– Hors contrats à durée déterminée

– Effectif Payé annuel supérieur ou égal à un mois.

Pour le groupe SNCF en France, la rémunération moyenne des femmes est supérieure de 0,59% à la rémunération moyenne des hommes.

La directive UE 2023/970 du 10 mai 2023 sur la transparence des rémunérations doit être transposée dans le droit français au plus tard le 7 juin 2026. Elle définit les éléments de rémunération constituant le salaire et la méthode de comparaison à mettre en œuvre. Le groupe SNCF appliquera la directive en 2026 et engage la transformation et la configuration des outils de collecte en conséquence dès 2025. Pour 2025, le groupe SNCF conserve les formules de calcul appliquées pour les autres bilans de l'entreprise.

3.1.12. Cas, plaintes et incidents graves en matière de droits humains - S1-17

Incidents de discrimination, harcèlement, et relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains

Groupe SNCF	2024	2025
Incidents de discrimination et harcèlement (nb)	715	708
Incidents relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains, hors cas de discrimination et harcèlement (nb)	72	110

Incidents de discrimination et de harcèlement

Les données communiquées recouvrent uniquement les signalements de discrimination, de harcèlement moral et de harcèlement sexuel reçus via le dispositif d'alerte éthique et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

La discrimination recouvre des situations où une personne est traitée différemment des autres sans raison légitime, notamment en raison de sa couleur de peau, son sexe, sa religion, ses opinions politiques, ses origines sociales ou nationales, son âge, son handicap, son appartenance à un syndicat, son orientation sexuelle ou son identité de genre.

Le harcèlement moral se manifeste par des agissements répétés susceptibles d'entraîner, pour la personne qui les subit, une dégradation de ses conditions de travail pouvant aboutir à une atteinte à ses droits et à sa dignité, une altération de sa santé physique ou mentale, ou une menace pour son évolution professionnelle.

Les agissements et violences sexistes et sexuelles se caractérisent par le fait d'imposer à une personne, des propos ou comportements à connotation sexiste ou sexuelle. Le caractère répété de ces actions en fait du harcèlement sexuel. Est assimilée au harcèlement sexuel toute forme de pression grave (même non répétée) dans le but réel ou apparent d'obtenir un acte sexuel, au profit de l'auteur des faits ou d'un tiers.

Incidents relatifs aux conditions de travail, à l'égalité de traitement et aux droits humains, hors cas de discrimination et harcèlement

Les données communiquées recouvrent uniquement les signalements en lien avec les conditions de travail, l'égalité de traitement et autres droits liés au travail reçus via le dispositif d'alerte éthique et n'incluent pas les incidents signalés via le dialogue social (demandes de concertation immédiates, droit d'alerte, CSE, etc.).

Au regard des délais de publication du rapport de durabilité, des retraitements sont encore en cours sur moins de 5 % des signalements de l'année 2025. Les données définitives seront publiées dans le bilan de la direction Éthique Groupe sur le site groupe-sncf.com en avril 2026.

Discriminations et plaintes en matière de droits humains et montants des amendes, pénalités et indemnités correspondantes

Groupe SNCF	2025
Discriminations et plaintes en matière de droits humains en lien avec les amendes, sanctions et indemnités ci-dessous (nb)	7
Montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation des dommages résultant des plaintes mentionnées ci-dessus (discrimination et droits humains) (k€)	427

En 2025, le périmètre de ces indicateurs est élargi au Groupe dans le monde. Les données 2024 n'ayant pas pu être reconstituées pour l'ensemble du Groupe, elles ne sont pas publiées [Cf. BP2].

Les références juridiques concernant les incidents graves en matière de droits humains et le montant total des condamnations définitives (amendes, sanctions et indemnités) sont les suivantes :

- Discrimination au sens des articles L.1132-1 du Code du travail et 225-1 à 225-4 du Code pénal
- Harcèlement moral au sens des articles L.1152-1 du Code du travail et 222-33-2 du Code pénal
- Harcèlement sexuel au sens des articles L.1153-1 du Code du travail et 222-33 du Code pénal
- Travail forcé au sens des articles 225-13 et 225-16 du Code pénal
- Traite des êtres humains au sens des articles 225-4-1 à 225-4-9 du Code pénal
- Travail des enfants au sens de l'article 225-4-1 II du Code pénal.

Il s'agit exclusivement de condamnations civiles devant le juge prud'homal, susceptibles d'inclure des condamnations à titre de dommages et intérêts mais également des condamnations diverses de nature salariale (par exemple des rappels de salaire, des indemnités de rupture du contrat de travail, etc.) conséquence de la reconnaissance d'une discrimination ou d'un harcèlement qui entraîne la nullité de la rupture du contrat de travail.

Aucun incident grave en matière de travail forcé, travail des enfants et traite d'êtres humains n'a été relevé sur la période sur le périmètre du groupe SNCF.

Le montant des amendes correspond aux jugements définitifs intervenus sur l'exercice : jugement dont toutes les voies de recours ont été utilisées ou pour lequel les délais pour exercer un tel recours sont expirés (appel, pourvoi en cassation).

Le montant des amendes, des pénalités et de l'indemnisation des dommages résultant des plaintes est exprimé en milliers d'euros.

3.2. Travailleurs de la chaîne de valeur - S2

3.2.1. Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur - S2-1

Les travailleurs de la chaîne de valeur peuvent être des prestataires auprès de qui certaines missions sont sous-traitées, les fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement ainsi que les entreprises intervenant en aval des activités de l'entreprise.

Les enjeux de durabilité matériels liés aux travailleurs de la chaîne de valeur concernent l'ensemble du groupe SNCF et sont regroupés selon les thèmes suivants :

- Santé et sécurité
- Droits humains dans la chaîne de valeur
- Cybersécurité et protection des données personnelles

3.2.1.1 Politique Santé et sécurité

La politique Santé et sécurité au travail est décrite en S1-1. Le volet « Exercer en sécurité la sous-traitance et la coactivité » rejoint l'objectif annuel « zéro mort au travail », y compris pour les salariés de sous-traitants.

En effet, une vigilance particulière est portée aux travailleurs de la chaîne de valeur intervenant dans les emprises ferroviaires du Groupe, en particulier pour les prestations de main d'œuvre. Cette orientation, décrite dans le plan de

vigilance, vise à l'amélioration du suivi opérationnel de la réalisation des prestations de main d'œuvre.

Fin 2023, sous l'égide du P.-D.G du Groupe, la direction des Risques, des audits, de la sécurité et de la sûreté (DRASS) et la direction des Achats Groupe et de l'économie circulaire (DAGEC) ont initié le programme « Tous partenaires en sécurité » (TPES). Il vise à renforcer la sécurité des prestataires dans le cadre de co-activité ou de sous-traitance.

Ce programme est désormais mis en oeuvre, et continue à être enrichi avec des compléments attendus pour 2026.

Les politiques Santé et sécurité portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	• Politique sécurité Groupe SNCF • Politique droits humains groupe SNCF • Politiques achats responsables des sociétés
			• Mettre en œuvre de la politique Droits humains • Déployer le plan d'action « Tous partenaires en sécurité » sur la sous-traitance et la co-activité

Les activités de fret et de logistique ferroviaires de RLE génèrent deux risques spécifiques liés à la sécurité de tiers dans la chaîne de valeur :

– L'importation du risque ferroviaire, tel qu'un accident grave, chez les clients embranchés pour le transport ferroviaire de marchandises

– Le risque lié au transport de matières dangereuses.

RLE mène une politique de prévention des risques qui s'appuie sur des procédures systématiques et réglementées.

S'il n'existe pas de politique formalisée pour le risque ferroviaire au sein des sites clients, des plans de prévention sont systématiquement établis par l'ensemble des sites clients où RLE opère. Ces plans de prévention sont de la responsabilité des clients. Ils intègrent le risque ferroviaire et sont signés par RLE. Les personnels de RLE sont formés à ce risque en amont de l'intervention sur les sites clients.

Le transport des matières dangereuses est réglementé et intégré dans le certificat de sécurité délivré à l'entreprise ferroviaire par les autorités ferroviaires ou par l'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.

Champ d'application

La politique Santé et sécurité concerne les salariés des sous-traitants et en coactivité des sociétés ferroviaires en France.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur de l'Audit, des risques, de la sécurité et de la sûreté est responsable de la définition de la politique Santé et sécurité au travail pour le Groupe, en lien avec les sociétés ferroviaires. Il est rattaché au P.-D.G du groupe SNCF et fait partie du comité exécutif Groupe.

Les sociétés ferroviaires ont la charge de l'application de cette politique, et exercent leurs responsabilités d'employeurs ou de commanditaire en cas de sous-traitance.

Keolis et GEODIS assurent le pilotage de leurs politiques Sécurité sur leur périmètre respectif selon des principes et standards partagés au sein du Groupe, décrits en S1-1.

Parties prenantes

Les parties prenantes ont été associées à la construction du programme « Tous partenaires en sécurité », en vue La politique Droits humains porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

d'améliorer la politique Santé et sécurité au travail, en particulier dans ses aspects sous-traitance et coactivité.

Dans une démarche d'amélioration continue de cette politique, les prestataires seront prochainement en capacité de remonter directement les événements sécurité dans un outil unique.

Mise à disposition de la politique

La politique Santé et sécurité des fournisseurs est publiée sur la page sécurité et management des risques du site du Groupe.

Le programme TPES a été communiqué au printemps 2025 à plusieurs centaines de fournisseurs, via un webinaire co-animé par la DRASS et la DAGEC. Ce programme a également fait l'objet d'une présentation lors de la convention Sécurité du groupe SNCF les 12 et 13 novembre 2025, afin de sensibiliser en interne les managers de terrain aux enjeux spécifiques liés à la coactivité dans les emprises et chantiers du Groupe. Le sujet de la SST de salariés fournisseurs fait aussi désormais l'objet d'une présentation dédiée autour de TPES lors des rencontres territoriales fournisseurs SNCF (par exemple Rennes en septembre 2025 et Clermont-Ferrand en décembre).

Les ressources participant à la mise en oeuvre de la politique chez les prestataires sont également disponibles sur l'espace dédiés aux fournisseurs.

3.2.1.2 Politique Droits humains dans la chaîne de valeur

Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est une valeur essentielle du groupe SNCF. La politique Droits humains du Groupe énonce des principes qui s'appliquent aux clients, salariés, fournisseurs et partenaires commerciaux du Groupe, dont les fournisseurs et sous-traitants.

La démarche Achats responsables du Groupe est fondée sur un engagement de respect des droits humains. Il se traduit au travers :

– De la charte Relation fournisseurs et RSE

– Du code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS

– De la charte Relation fournisseurs de Keolis, mise à jour en mars 2025 pour mieux prendre en compte les risques liés aux droits humains dans la chaîne de valeur

– Des clauses de suivi d'exécution des contrats. Par exemple, l'application systématique de la clause « Éthique & RSE » de Keolis dans les contrats prend en compte les conditions de travail chez les fournisseurs.

IRO		Politique	Plan d'action
Droits humains	Impact négatif		
	Impact positif	- Politique droits humains du groupe SNCF - Politiques achats responsables des sociétés	- Déployer les actions du plan de vigilance relatif à la maîtrise des risques d'atteinte grave aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement / risques RSE fournisseurs - Poursuivre les actions relatives aux achats responsables
	Risque		

Pour les sociétés ferroviaires, la démarche Achats responsables vise trois objectifs majeurs :

– Maîtriser les risques et améliorer les impacts positifs RSE des marchés SNCF

- Via la gestion du panel de fournisseurs : évaluation RSE des fournisseurs, plans de progrès et audits sociaux
- Via la notation RSE des offres, qui tend à couvrir 100% des dossiers d'achats à horizon 2026.

– Favoriser l'ancrage territorial et l'économie sociale et solidaire

- Via le recours aux achats solidaires directs
- Via la clause d'insertion incluse dans les marchés
- Via la gestion des fournisseurs PME en lien avec le Groupe.

– Entraîner la filière industrielle dans un cycle vertueux de décarbonation en introduisant dans les processus achats des critères carbone et une incitation à l'économie circulaire.

Des objectifs RSE sont intégrés à chaque étape du processus achats, de la qualification des fournisseurs à l'attribution d'un marché.

Chez GEODIS

Le modèle d'affaires de GEODIS repose sur un écosystème interne et externe qui lui permet de proposer une offre globale de bout en bout à ses clients. Pour effectuer ces opérations, GEODIS s'appuie notamment sur un réseau de fournisseurs et sous-traitants à qui il confie des prestations.

Les risques de défaillance des fournisseurs et partenaires en matière de respect des droits humains, d'environnement ou d'éthique des affaires pourraient avoir un impact sur la performance de GEODIS et la confiance des clients. Pour limiter ce risque, GEODIS renforce son processus de sélection et d'évaluation RSE de ses fournisseurs et partenaires. En 2024, les achats responsables ont intégré la cartographie des risques Groupe.

En complément des procédures de vérification imposées par les législations locales, GEODIS a mis en place un processus de vérification de l'intégrité des tiers « Connaître son partenaire d'affaires », applicable à l'ensemble des interactions avec les

partenaires d'affaires. Lancé en 2015, celui-ci se compose d'une politique annexée à la charte éthique, d'un code de conduite des partenaires d'affaires ainsi que de deux questionnaires. L'objectif est de s'assurer que le tiers considéré respecte le même niveau d'engagement que GEODIS en matière d'éthique et de conformité. Le processus « Connaître son partenaire d'affaires » comprend un examen détaillé du tiers envisagé selon une approche fondée sur le niveau de risque.

Toutes les sociétés du groupe SNCF exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants l'adhésion aux chartes ou codes de conduite éthique en vigueur sur leurs périmètres respectifs.

Champ d'application

La politique Droits humains s'applique au groupe SNCF.

Chaque société transcrit dans ses achats cette politique, précisant les engagements du Groupe et leur traduction opérationnelle. Ces dispositions concernent toutes les activités du Groupe dans toutes les zones géographiques où il opère.

Responsabilité de mise en œuvre

Les Présidents et Directrices de chacune des sociétés sont responsables de la mise en œuvre de la politique Droits humains. Ils sont membres du comité exécutif Groupe.

La Directrice RSE Groupe contribue directement à garantir la mise en œuvre de cette politique au titre du devoir de vigilance. En 2025, elle est membre du comité exécutif Groupe.

Parties prenantes

Le dialogue avec les fournisseurs vient nourrir les politiques du Groupe sur les droits humains et les achats responsables.

Mise à disposition de la politique

Les politiques Droits humains et Achats responsables sont publiées sur le site institutionnel du Groupe. Les principes de ces politiques sont transmis aux fournisseurs lors de la conclusion des contrats : ils s'engagent à les respecter via la signature de chartes et l'intégration de clauses contractuelles y faisant référence.

3.2.1.3 Politique Cybersécurité et protection des données personnelles

La politique Cybersécurité vise à garantir la protection des données personnelles des fournisseurs et prestataires et l'intégrité des systèmes d'exploitation. Cette politique porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Cybersécurité et protection des données personnelles	Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	• Politique générale de sécurité des systèmes d'information du groupe SNCF (PGSSI) • Politique RGPD • Sensibiliser et former les salariés • Renforcer la gouvernance de la sécurité des SI • Participer à des initiatives sectorielles • Réaliser une veille, notamment sur l'évolution des modalités d'attaques
	Impact négatif	Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe	
	Risque	Cyberattaques	

La politique cybersécurité est décrite dans le chapitre dédié en S1-1.

Parties prenantes

Un plan d'assurance cybersécurité est systématiquement intégré au contrat des prestataires ou fournisseurs. Il formalise les modalités de conformité aux exigences de cybersécurité du Groupe. Annexé au contrat, il atteste du niveau de sécurité offert par les fournisseurs.

Des clauses de protection des données personnelles, notamment en cas de sous-traitance de données personnelles, figurent dans les contrats avec les fournisseurs pour garantir la sécurité des données personnelles.

3.2.1.4 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Le groupe SNCF s'engage à respecter et promouvoir les droits humains, y compris les droits du travail, au sein de sa chaîne de valeur, en accord avec les Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et les Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Ces engagements sont détaillés dans plusieurs politiques et chartes du Groupe, notamment la charte éthique et la charte Relation fournisseurs & RSE.

Les engagements en matière de droits humains vis-à-vis des fournisseurs et sous-traitants sont formalisés dans la politique Droits humains du Groupe, adoptée en 2023 et signée par l'ensemble des présidents des sociétés :

« Le groupe SNCF s'oppose catégoriquement au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales. Par la promotion de sa charte éthique Groupe auprès de toutes ses parties prenantes, le groupe SNCF sollicite leur engagement à respecter et à faire respecter ces principes.

Le groupe SNCF développe une stratégie d'achats responsables, fondée sur un engagement fort de respect des droits humains. L'ensemble des produits et services achetés, susceptibles de mettre en jeu l'intégrité, la santé et la sécurité des personnes, sont évalués. Le Groupe accompagne ses fournisseurs et sous-traitants dans la mise en œuvre de sa politique Droits humains et exerce son influence pour que les actions de remédiation des risques soient apportées. Dans ce cadre, toutes les sociétés du groupe SNCF exigent de leurs fournisseurs et de leurs sous-traitants une pleine adhésion aux

chartes ou codes de conduite éthiques en vigueur sur leur périmètre. »

Les dirigeants et les salariés du Groupe, en France et à l'international, sont les premiers ambassadeurs de cette politique.

La politique Droits humains est ancrée dans les pratiques achats des sociétés. C'est le cas également pour la charte Relation fournisseurs de Keolis, et pour le code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS. Ces documents stipulent des exigences relatives au respect des droits humains ainsi que la lutte contre la corruption et le travail forcé ou obligatoire.

Mécanismes de contrôle

Le groupe SNCF a mis en place plusieurs mécanismes pour s'assurer du respect des droits humains dans toutes ses activités.

Un processus de diligence raisonnable (contrôle interne) est appliqué à 25 filiales identifiées à risques au regard du devoir de vigilance, en fonction de leurs activités ou de leur pays d'implantation : évaluation de la cartographie des risques, actions de prévention et d'atténuation des risques identifiés, suivi et évaluation de l'efficacité des mesures mises en œuvre. Le nombre des filiales intégrées à ce processus est progressivement étendu dans le cadre des travaux relatifs au plan de vigilance réalisés chaque année.

Les fournisseurs et prestataires font l'objet de diligences spécifiques aux filières d'achats du Groupe, structurées autour de quatre piliers :

– L'identification des fournisseurs et des catégories d'achats les plus à risques, qui s'appuie sur l'analyse de sources externes, les expertises internes sur les risques RSE et le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.

– L'engagement contractuel de tous les fournisseurs des sociétés ferroviaires à respecter la charte Relation fournisseurs et RSE, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions de la RSE en fonction des enjeux (cartographie des risques et montant de dépenses). GEODIS et Keolis appliquent le même principe avec leurs chartes RSE respectives auprès de leurs fournisseurs.

– L'évaluation des tiers fournisseurs avant l'entrée en relation, au renouvellement des contrats et durant leur exécution, pour les fournisseurs identifiés à risques dans la cartographie des risques.

– Le recours à des actions spécifiques de maîtrise des risques en cas d'alerte et/ou d'infraction avérée : mise sous

surveillance, actions de remédiation, audits sociaux fournisseurs sur site.

Ces dispositions sont précisées dans le plan de vigilance, et étayées notamment par la procédure achats de la direction des Achats Groupe.

La filière achat s'appuie sur des outils d'évaluation des tiers pour évaluer les fournisseurs sur la probité et la vigilance. Ces outils intègrent une veille continue sur les fournisseurs qui permet d'être alerté en cas de manquement grave relatif aux droits humains.

Des évaluations régulières des fournisseurs sont réalisées dans le cadre du suivi des risques et de la performance RSE fournisseurs. Elles priorisent les activités sensibles et les zones géographiques à risque. Les plans de prévention incluent également le déploiement de certifications ISO 45001 ou ISO 14001. Elles garantissent un environnement de travail sûr et sain à tous les opérateurs intervenant dans les emprises ferroviaires.

Des audits sociaux de fournisseurs sur sites, couvrant tout ou partie des champs de la RSE sont également réalisés dans le cadre du plan de vigilance du Groupe. Ils sont mis en œuvre par les sociétés du Groupe dans le respect d'une trajectoire définie dans le plan de vigilance. Ils ne se limitent pas aux fournisseurs de rang 1. Ainsi en 2025, ce sont près d'une vingtaine d'audits sociaux de fournisseurs (sur sites) qui ont été finalisés ou initiés par des sociétés du Groupe, dont plusieurs chez des sous-traitants de rang 2 de SNCF Réseau. En parallèle, Keolis, sur certains de ses achats les plus à risque comme les bus et cars électriques, exige de ses fournisseurs des rapports d'audits sociaux de leur propre site de production ainsi que celui de leur fournisseur de batteries (rang 2 pour Keolis).

Depuis 2022, le groupe SNCF met à disposition une plateforme d'alerte en ligne, sncf.integrityline.app, accessible 7j/7, 24h/24 et en 12 langues. Elle est décrite en G1-1. Toutes les parties prenantes internes et externes, ainsi que les travailleurs de la chaîne de valeur, peuvent signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite de prévention et de lutte contre la corruption, y compris les cas d'atteinte aux droits humains.

Keolis et GEODIS disposent respectivement d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres. Ces dernières développent également des outils complémentaires. Keolis dispose d'un mécanisme d'alerte professionnelle, Keolis Ethic Line, disponible pour toute personne interne ou externe souhaitant signaler tout manquement aux droits humains.

GEODIS a aussi un dispositif d'alerte qui permet aux salariés, salariés temporaires ou externes d'effectuer des signalements partout dans le monde. Cet outil est accessible en dix langues. Le signalement peut être adressé à l'écrit directement sur la plateforme ou par voie téléphonique. Toutes les remontées font l'objet d'un processus de suivi. La direction Éthique et compliance centralise le recueil et le traitement des alertes reçues. A noter que la majorité d'entre elles provient de la région Amériques sur les pratiques comportementales.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les travailleurs de la chaîne de valeur sont subordonnées aux exigences des liens contractuels entre les sociétés du groupe SNCF et les entreprises attributaires de ses marchés de produits ou de services. Elles sont régies par les exigences juridiques de distinction claire et visible entre salariés SNCF et salariés prestataires intervenant dans les emprises du Groupe ainsi que de non-immixtion dans le management des salariés des entreprises attributaires.

Dans le cadre des audits sociaux réalisés chez les fournisseurs, les travailleurs de la chaîne de valeur sont

interviewés par des auditeurs, le plus souvent externes. Ils évaluent leurs conditions de travail et détectent tout manquement ou atteinte aux droits humains. Les audits qualité et sécurité réalisés par les entités Achats du Groupe peuvent notamment déceler des situations de travail dissimulé ou d'emploi de personnes en situation illégale, grâce aux vérifications des listes du personnel.

Les travailleurs de la chaîne de valeur ont recours aux dispositifs d'alertes mis en place par le Groupe pour signaler tout manquement dont ils seraient victimes ou témoins.

Les mesures visant à remédier aux impacts sur les droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit en S2-3.

Lorsque les atteintes aux droits humains sont liées à la sécurité et à la cybersécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise. En effet, ces atteintes sont estimées comme les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention aboutirait à un caractère irrémédiable.

L'obligation de respect des droits humains est une exigence éthique, contractuelle et légale. Leur non-respect peut aboutir à une rupture anticipée du contrat. En cas d'alerte et/ou d'infraction avérée, des actions spécifiques de remédiation sont mises en œuvre : mise sous surveillance, plans d'action spécifiques, audits fournisseurs.

Dispositions particulières

Dans sa politique Droits humains, le groupe SNCF s'oppose catégoriquement au recours au travail des enfants, au travail forcé et à toute autre forme de travail illégal ou d'esclavage moderne, au sein de ses propres activités comme dans ses chaînes d'approvisionnement. Cette exigence s'applique à tous ses partenaires commerciaux, afin de ne jamais promouvoir ou bénéficier indirectement de ces pratiques illégales.

Lors de l'évaluation de ses fournisseurs, le Groupe s'appuie sur des sources externes qui prennent en considération trois dimensions :

– L'identification des fournisseurs et des familles d'achats les plus à risques, qui s'appuie sur l'analyse de sources externes : évaluations de risque ou de performance RSE réalisées par des organismes tiers, génériques ou sectoriels (EcoVadis, ACESIA, ACTA Q., AFNOR, BPI, CERIB, FNTF, HOSMONY, JM Certif, LUCIE, LG2Terre, Qualipaysage, SOCOTEC, UIMM, UNICEM, etc.), complétées éventuellement des auto-évaluations (Vitals d'EcoVadis ou Impact score d'Impact France)

– Les expertises internes sur les risques marchés et RSE

– Le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.

La charte Relation fournisseurs & RSE s'impose à l'ensemble des fournisseurs des sociétés ferroviaires, à qui il est demandé de la décliner auprès de leurs propres sous-traitants. Keolis et GEODIS disposent respectivement d'une charte Relations fournisseur et d'un code de conduite des partenaires d'affaires.

3.2.1.5 Alignement sur les normes tierces et instruments internationalement reconnus

Les engagements et alignement sur les normes tierces des politiques Droits humains et Sécurité du groupe SNCF sont décrits en S1-1.

La charte Relation fournisseurs et RSE des sociétés ferroviaires, la charte Relation fournisseurs de Keolis et le code de conduite des partenaires d'affaires de GEODIS font référence aux conventions fondamentales de l'Organisation internationale du travail (OIT) et du Pacte mondial des Nations unies ainsi qu'à toute réglementation applicable à leur activité dans la zone où ils interviennent.

Les objectifs achats responsables des sociétés ferroviaires s'inscrivent dans la stratégie RSE du Groupe et contribuent à 14 des 17 Objectifs de Développement Durable (voir SBM-1).

Le Groupe partage avec ses fournisseurs les principes de la mise en œuvre de sa politique Droits humains. Il exerce son influence pour que les actions de remédiation des risques soient apportées.

Sur le périmètre ferroviaire, les achats sont labellisés Relations fournisseurs & achats responsables depuis 2012 (Label RFAR). Ce label est supporté par les pouvoirs publics français, et porté par le médiateur des entreprises et le conseil national des Achats. Il reconnaît la mise en œuvre des recommandations de la norme ISO 20400. En 2025, la labellisation a été renouvelée pour trois ans. Ce label évalue de manière indépendante autour de quinze grands thèmes les entreprises qui souhaitent suivre la norme. Le niveau « probant » a été attribué sur chaque thème, et l'engagement est jugé « exemplaire » sur les thèmes suivants :

- Alignement de la politique et de la stratégie d'achats responsables
- Prévention de la corruption
- Intégration des spécifications RSE dans le cahier des charges
- Contribution au développement du territoire
- Aide à la consolidation des filières.

Des signalements portant sur des allégations de discrimination, de harcèlement moral, de harcèlement sexuel et d'agissements sexistes ont été effectués en 2025. Une partie a été réalisée par des prestataires ou fournisseurs.

Le groupe SNCF est engagé dans une trajectoire d'amélioration continue de ses processus de gestion des risques et de conformité au regard des normes internationales en matière de droits humains et de conditions de travail, afin de prévenir et de traiter efficacement tout cas de non-respect au sein de sa chaîne de valeur. Les actions entreprises pour traiter ces cas et atténuer les occurrences futures, et les mesures mises en œuvre pour atteindre la conformité sont décrites en S2-3.

3.2.2. Processus de dialogue – S2-2

En dehors du dispositif d'alerte, le groupe SNCF n'a pas de dispositif d'interaction directe et formalisée avec les travailleurs de la chaîne de valeur.

3.2.2.1 Interactions dans le cadre des contrats

Dans le cadre de l'exécution des contrats, le Groupe a des interactions structurées et régulières avec les titulaires des contrats et représentants de ses fournisseurs et prestataires. Ces interactions se déroulent dans un cadre contractuel contraint qui n'autorise pas l'immixtion du commanditaire dans l'organisation et le management des salariés du prestataire.

Néanmoins, ces interactions peuvent aborder les impacts réels et potentiels sur les travailleurs de la chaîne de valeur dans le cadre du processus permanent de diligence raisonnable. L'objectif est de prévenir ces impacts, d'y remédier, et d'assurer le respect des droits des travailleurs.

Le groupe SNCF n'a pas signé d'accord cadre mondial avec des fédérations syndicales internationales relatif au respect des droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur. La direction RSE Groupe a initié une phase exploratoire sur les enjeux de performance, les contraintes à prendre en considération et les ressources à mobiliser pour y parvenir.

Les interactions avec les travailleurs de la chaîne de valeur se déroulent en cinq temps clés.

L'animation de la relation contractuelle

Un dialogue et une veille régulière sont menés par les salariés des sociétés ferroviaires en charge du suivi de la réalisation des prestations avec les salariés des prestataires :

- Co-construction avec l'entreprise fournisseur et présentation des plans de prévention au personnel du fournisseur intervenant sur site
- Suivi des indicateurs qualité des plans de prévention
- Suivi du respect des règles de sécurité et des normes contractuelles, chartes et du cadre réglementaire.

L'orientation du plan de vigilance sur l'amélioration du suivi des prestations de main d'œuvre vise notamment à développer le « savoir voir ». Il s'agit d'identifier la survenue de manquements, d'événements ou situation anormales susceptibles de porter atteinte aux droits humains et à la santé et la sécurité des salariés des entreprises prestataires, particulièrement pour ceux qui travaillent sur des sites ferroviaires. L'entreprise accompagne et mène des actions spécifiques auprès du management ou de la direction de l'entreprise prestataire pour remédier aux problèmes constatés, dans l'urgence et sur le fond. L'éventuelle absence de réaction du fournisseur ou sa persistance dans ces manquements, malgré les alertes, peuvent conduire à une rupture du contrat.

Plusieurs instances contractuelles de suivi des prestations se tiennent régulièrement : comité de suivi mensuel, comité de pilotage annuel ou semestriel. Des sujets liés aux IRO matériels peuvent y être abordés.

Les revues annuelles des contrats

À ces occasions, plusieurs sujets sont abordés concernant les conditions de travail des travailleurs des fournisseurs (évaluations RSE intégrant les sujets de santé et sécurité au travail).

Le groupe SNCF a identifié une trentaine de fournisseurs dits stratégiques, retenus selon les critères tenant notamment au rôle essentiel dans la chaîne de valeur, au montant de la dépense SNCF annuelle auprès d'eux ou encore à la criticité de leur prestation ou produit. Une instance annuelle leur est dédiée : la revue stratégique, réunissant la direction Générale du fournisseur et les principaux responsables Achats et dirigeants des clients internes du groupe SNCF. Ces Revues sont structurées autour des priorités achats, dont la RSE, avec notamment la SST et les conditions de travail des salariés du fournisseur.

Pour les prestations sur emprises Keolis, un plan de prévention est signé avec le fournisseur. Keolis exige de ses prestataires des suggestions pour améliorer les conditions de travail de leur personnel sur les sites Keolis. C'est notamment le cas avec les entreprises de nettoyage afin de maximiser les journées en continu plutôt que découpées.

La réalisation d'audits ponctuels et ciblés

Ces audits sont menés selon la trajectoire définie dans le cadre du plan de vigilance du Groupe.

Au cours de ces audits, les travailleurs de la chaîne de valeur sont interviewés par les auditeurs afin d'évaluer leurs conditions de travail et de détecter tout manquement au respect des droits humains et aux règles de sécurité. En 2025, une vingtaine d'audits sociaux ont été finalisés ou initiés, dont plusieurs chez des sous-traitants de rang 2 de SNCF Réseau.

Un programme d'audits sociaux, selon le référentiel SMETA 4P, a également été diligenté par GEODIS sur plusieurs de ses sites et incluant l'examen des fournisseurs et sous-traitants travaillant directement sur ou en relation avec ces sites. Les audits qualité/sécurité menés par les entités Achats de GEODIS permettent de déceler des situations de travail

dissimulé ou d'emploi de personnes en situation illégale, grâce aux vérifications des listes du personnel.

Keolis a intégré une clause obligatoire rendant possible la réalisation d'audits sociaux sur les sites des clients par un tiers expert. Ils permettant le recueil de témoignages des travailleurs de la chaîne de valeur, pour certains types d'achats stratégiques tels que les bus et cars. Plusieurs rapports d'audits sociaux basés sur le standard international SMETA ont été transmis à Keolis par certains constructeurs de bus et cars.

Les retours d'expérience en cas d'incidents ou dysfonctionnements

L'analyse d'un incident ou dysfonctionnement permet de remonter jusqu'aux causes racines et d'identifier les actions à mettre en œuvre pour prévenir tout nouvel incident ou dysfonctionnement similaire. La remontée d'événements liés à la prestation affectant des travailleurs de la chaîne de valeur est prise en compte. Elle entraîne un suivi spécifique au niveau opérationnel en lien avec le titulaire du contrat. Elle peut conduire à la définition et la mise en œuvre de plans d'action correctifs, voire à la rupture du contrat en cas de persistance des manquements.

Les interactions avec les représentants de fournisseurs

La prise en compte des enjeux de santé et sécurité des salariés des prestataires a lieu tout au long du processus achat :

- En amont de la contractualisation par des opérations d'évaluation ou de diligence raisonnable des fournisseurs
- Au moment de la contractualisation, par des engagements réciproques formalisés
- Pendant l'exécution du contrat par des inspections communes préalables, l'établissement de plans de prévention, la participation des salariés prestataires au briefing et débriefing quotidiens sur les chantiers, etc.

Des interactions avec les fournisseurs ont également lieu dans le cadre des programmes d'actions spécifiques « Tous partenaires en sécurité » et « Nos vies, nos priorités ».

Depuis 2024, des échanges réguliers ont lieu entre la direction de la Sécurité, la direction des Achats Groupe, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les trois grandes fédérations professionnelles dont dépendent les entreprises prestataires (SETVF, OPPBTP, SERCE) dans le cadre du programme « Tous partenaires en sécurité ». Ces travaux se poursuivront notamment au sein de la nouvelle Alliance de l'Industrie et de l'Ingénierie des Réseaux Ferroviaires scellée en juin 2025 entre les acteurs du secteur ferroviaire : SNCF Réseau, RATP Infrastructures, la Fédération des industries Ferroviaires (FIF), le SETVF (Syndicat des Entrepreneurs de Travaux de Voies Ferrées de France) et Syntec-Ingénierie. L'objectif est de promouvoir les synergies et d'harmoniser les bonnes pratiques, notamment sur le plan de la sécurité.

Responsabilité

La direction de la Sécurité et la direction des Achats Groupe et de l'Économie Circulaire ont la responsabilité opérationnelle de veiller au dialogue avec les fournisseurs en lien avec les IRO matériels.

Les directions des achats des sociétés du Groupe, et au niveau opérationnel les personnes responsables des marchés pilotent et animent la relation avec les fournisseurs.

3.2.2.2 Interactions avec les représentants de fournisseurs

Des interactions avec des représentants des fournisseurs au cours desquels des sujets relatifs aux IRO matériels peuvent être traités peuvent avoir lieu en amont des marchés et lors de la procédure achat. Ces interactions se déroulent dans le respect des règles du code de la commande publique lors des phases de candidature, d'appel d'offres, de négociations.

Des échanges réguliers sont également organisés avec les fédérations professionnelles (par exemple dans le secteur de

la propreté, du transport, des travaux), afin de s'assurer que les droits des travailleurs sont respectés.

3.2.3. Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S2-3

3.2.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Les procédures de remédiation des potentiels impacts négatifs sur les travailleurs de la chaîne de valeur s'appuient sur les mécanismes de signalement de l'entreprise : le dispositif d'alerte éthique, outils de veille et les dispositions contractuelles. Ces processus permettent de mener les vérifications nécessaires et peuvent conduire à la mise en place de plans d'actions correctives, voire à la rupture de contrat en cas de manquement grave.

Pour Keolis

Les alertes concernant les droits humains remontent via les outils de veille également utilisés par le groupe SNCF (veille 360°) et Compliance for business. Keolis entre en contact avec le fournisseur concerné, afin de définir et de l'accompagner dans la mise en œuvre d'un plan d'action correctif. Si les actions ne sont pas menées à terme, le contrat peut être résilié.

Pour RLE

En cas d'accident sur les sites des clients de RLE, ces derniers sont responsables de la déclaration de l'accident. En tant que témoin, le transporteur a cependant la responsabilité de déclarer l'accident à l'autorité de sécurité ferroviaire, notamment si l'accident concerne le transport de matières dangereuses.

L'efficacité des mesures de réparation à la suite de signalements peut être vérifiée selon les sujets :

- Par la direction de l'Éthique, dans le cadre d'enquêtes
- Par les services Achats des sociétés du Groupe, dans le cadre des plans d'accompagnements définis et mis en œuvre en concertation avec les fournisseurs ou prestataires concernés.

Canaux disponibles

Le dispositif d'alerte éthique est accessible aux parties prenantes externes, dont les travailleurs de la chaîne de valeur. Il est décrit en G1-1.

Le groupe SNCF utilise d'autres canaux qui, s'ils ne communiquent pas directement avec les travailleurs, identifient les situations anormales au regard des droits de travailleurs de la chaîne de valeur :

- Les dispositions contractuelles de suivi de la prestation : comités de suivi, comités de pilotage semestriels ou annuels
- La veille opérationnelle, assurée par les salariés en charge du suivi d'exécution des contrats.

Mise à disposition des canaux de remontée

La plateforme d'alerte éthique fait l'objet de campagnes de communication régulières. Fin 2025, une campagne d'affichage a été initiée dans les emprises ou locaux SNCF où peuvent intervenir des salariés prestataires. D'autre part, 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 leur personnel à l'utiliser pour signaler tout incident.

Sur les sites de GEODIS, une communication sur le dispositif est réalisée par voie d'affichage.

Plus généralement, le Groupe communique de manière proactive avec ses fournisseurs via divers canaux externes :

- Le portail [Achats fournisseurs](#)
- Des newsletters

– Des événements spécifiques, comme les webinaires fournisseurs.

Ces actions visent à garantir que tous les acteurs de la chaîne de valeur travaillent en sécurité, respectent les grands enjeux RSE dont le respect des droits humains, et aient accès à l'information légale et aux ressources nécessaires.

Traitement des questions soulevées

Le groupe SNCF suit les signalements ou les questions soulevées via les canaux précédemment cités. Ils concernent en particulier les marchés de prestations de main d'œuvre, dans lesquels le groupe SNCF est susceptible d'être confronté à des manquements relatifs aux droits humains (y compris santé et sécurité).

Dispositif d'alerte

Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi rigoureux, détaillé en G1-1. Des signalements émanant de fournisseurs ont pu être recensés et traités.

Chez Keolis, dans le cas où un travailleur de la chaîne de valeur recourt au dispositif d'alerte éthique pour signaler un manquement relatif aux droits humains, l'alerte est réceptionnée par le comité Keolis Ethic Line. Il est composé de représentants de la direction Juridique, conformité et assurances, de la direction des Ressources humaines, de la direction de l'Audit et du pilotage des risques. Le comité réalise une analyse préliminaire pour vérifier sa recevabilité. Le cas échéant, le comité informe la direction des Achats en relation avec le fournisseur.

Chez GEODIS, la direction Gouvernance, risques et conformité organise le recueil et le traitement des alertes reçues au niveau central. Elle assure le suivi des données clés relatives aux alertes reçues et traitées, tant au niveau central que local, et les reporte au comité des risques.

Canal contractuel

Les dispositions contractuelles prévoient des instances de suivi de la réalisation des prestations avec l'encadrement du fournisseur. Ces instances sont plus spécifiquement centrées sur le suivi du volume et de la qualité des prestations.

3.2.4.1 Plan d'action santé sécurité

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
• Mettre en œuvre de la politique Droits humains	 	 	 
• Déployer le plan d'action « Tous partenaires en sécurité » sur la sous-traitance et la co-activité	 		

 SNCF Réseau SNCF Gares & Connexions SNCF Voyageurs Keolis GEODIS Rail Logistics Europe

Ces plans d'action visent à garantir la santé et la sécurité des travailleurs de la chaîne de valeur, en particulier dans le cadre de la sous-traitance et de la coactivité. Ils sont déployés en France dans les zones géographiques où les sociétés concernées opèrent. Les actions relatives à la vigilance peuvent concerner des fournisseurs et sous-traitants opérant à l'international.

Sur le volet sécurité, les actions citées s'inscrivent dans la politique sécurité du Groupe et le programme PRISME dont les orientations portent sur 2023-2025.

Les éléments financiers relatifs aux dépenses opérationnelles et investissements sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Toutefois, les sujets relatifs aux droits humains peuvent être également traités.

Veille

Une des orientations du plan de vigilance vise à améliorer les processus de suivi des marchés de prestation de main d'œuvre sous l'angle des droits humains. Des plans d'action seront progressivement déployés à partir de 2026.

Les directions Éthique du Groupe ont mis en place des organisations spécifiques pour traiter les signalements qui leur parviennent et diligenter des enquêtes approfondies le cas échéant.

Lors de la revue annuelle du plan de vigilance, les consultations organisées avec les organisations syndicales représentatives de l'entreprise (aux niveaux français et européen) évaluent la pertinence et l'efficacité des organisations mises en place autour de ces dispositifs. Le cas échéant, les ajustements nécessaires y sont apportés pour les améliorer, dans le respect du cadre légal (notamment eu égard aux obligations de protection des lanceurs d'alerte).

3.2.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions

Le niveau de connaissance et de confiance vis-à-vis du dispositif d'alerte par les travailleurs de la chaîne de valeur n'est pas évalué par le groupe SNCF.

La dimension « workers' voice » fait l'objet d'une prise en compte croissante par les plateformes fournissant au Groupe des évaluations RSE de ses fournisseurs.

La protection des travailleurs de la chaîne de valeur contre d'éventuelles représailles est décrite en G1-1.

3.2.4. Actions - S2-4

Les actions décrites ci-dessous concernent les IRO matériels. Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les travailleurs de la chaîne de valeur.

Dans le cadre de son exercice de double matérialité, le groupe SNCF n'a pas identifié d'opportunité matérielle concernant les travailleurs de la chaîne de valeur.

Tous Partenaires en sécurité

Le groupe SNCF met en œuvre des mesures strictes pour prévenir les accidents graves tout au long de sa chaîne de valeur. À la suite d'une recrudescence d'accidents graves et mortels entre 2022 et 2023, le programme « Tous Partenaires en Sécurité » a été mis en place. L'objectif est de juguler cette tendance et d'améliorer la performance globale de sécurité, notamment sur les chantiers BTP (renouvellement et régénération des infrastructures ferroviaires, rénovation des gares). Le plan d'action est focalisé sur la sécurité en coactivité et la sous-traitance. Il est piloté conjointement par la direction des Achats Groupe et la direction de la Sécurité Groupe. Ce plan d'action est sous la supervision directe du P.-D.G du

Groupe. Six chantiers prioritaires ont été définis fin 2023 et ont été déployés depuis 2024 :

- Développer une culture de sécurité commune
- Renforcer le leadership sécurité au niveau stratégique
- Préciser pour tous l'organisation de la sécurité (missions, responsabilités, outils, etc.)
- Accélérer la prise en compte de la sécurité dans la contractualisation avec les sociétés partenaires
- Améliorer la gestion des risques dans la mise en oeuvre opérationnelles des contrats
- Associer pleinement les entreprises partenaires dans les analyses pour une amélioration continue partagée.

Le programme TPES a été déployé opérationnellement au printemps 2025, avec un webinar co-animé par la DRASS et la DAGEC, réunissant plusieurs centaines de fournisseurs. Ce programme a également fait l'objet d'une présentation

extensive lors de la convention Sécurité de novembre 2025, afin de sensibiliser en interne les managers de terrain aux enjeux spécifiques liés à la coactivité dans les emprises et chantiers du Groupe. Le sujet de la SST de salariés fournisseurs fait aussi désormais l'objet d'une présentation dédiée autour de TPES lors des rencontres territoriales fournisseurs SNCF.

D'autres plans d'actions complémentaires relatifs à la sécurité sont mis en oeuvre par les sociétés ferroviaires.

Depuis 2024, SNCF Réseau pilote le programme « Nos vies, notre priorité », dont l'objectif est de renforcer le niveau de sécurité dans les opérations de travaux.

Chez RLE, le pôle « Transport de Marchandises Dangereuses » a la charge du pilotage des risques spécifiques à RLE (risque ferroviaire et transport de marchandises dangereuses). Les volumes de marchandises dangereuses font l'objet d'un suivi partagé en interne. Un plan d'action d'amélioration continue annuel est établi.

3.2.4.2 Plan d'action Droits humains dans la chaîne de valeur

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
• Déployer les actions du plan de vigilance relatif à la maîtrise des risques d'atteinte grave aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement / risques RSE fournisseurs • Poursuivre les actions relatives aux achats responsables			
			

Le plan d'action vise à faire respecter les droits humains des travailleurs de la chaîne de valeur et à contribuer à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.

Les plans d'action sont déployés en France dans les zones géographiques où les sociétés concernées opèrent. Les actions relatives à la vigilance peuvent concerner des fournisseurs et sous-traitants opérant à l'international.

Ces actions s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue revu annuellement et continueront d'être enrichies. Elles sont complémentaires aux dispositifs de maîtrise de risques conduits dans le cadre du pilotage des risques achats, sécurité et cyber.

Les actions de maîtrise des risques en matière d'atteinte aux droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement s'inscrivent dans la démarche de maîtrise des risques RSE fournisseurs. Elles reposent sur quatre piliers spécifiés dans le plan de vigilance :

- La politique Droits humains Groupe signée en 2023
- La politique Sécurité Groupe de 2025, déclinée dans le programme managérial et opérationnel « PRISME » commun à toutes les sociétés ferroviaires depuis 2015
- La politique environnementale, intégrée à la sécurité globale
- La politique d'achats responsables.

Enrichissement de la procédure d'évaluation des tiers

Les principes d'un volet devoir de vigilance des évaluations ont été définis dans un référentiel commun intitulé « Dispositif d'évaluation des Tiers ». Ces principes ont été intégrés dans les procédures de chaque société, en complément des critères de probité déjà antérieurement pris en compte.

Cette action s'inscrit dans l'objectif que toutes les sociétés du Groupe disposent d'une procédure d'évaluation des tiers complète validée par leur comité exécutif, sur tout leur périmètre (y compris filiales de rang 3), et répondant aux exigences de la loi sur le devoir de vigilance.

Déploiement de la politique volontariste d'audits sociaux fournisseurs sur sites

Le groupe SNCF poursuit sa démarche volontariste de recours aux audits sociaux de fournisseurs sur sites, en prévention et en remédiation des risques. Les critères de déclenchement d'un audit sont de trois ordres :

- Une évaluation RSE fournisseurs jugée défailante
- Le recours à des sociétés relevant de catégories d'achats à risque
- Le constat ou le signalement de manquements d'un fournisseur ou prestataire dans le cadre des relations contractuelles avec le groupe SNCF.

Au cours de l'exercice 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, y compris auprès de prestataires de rang 2 et 3.

GEODIS a initié une campagne d'audit sociaux auprès de certains de ses fournisseurs. L'objectif est de déployer des audits sociaux selon le référentiel de SMETA 4P dans chaque région ou ligne de métier. Un, voire deux sites GEODIS sont inclus dans ces audits sociaux, ainsi qu'un minimum de deux fournisseurs et sous-traitants travaillant sur ou en relation avec ces sites GEODIS. Après les premiers audits dans la région Asie-Pacifique, d'autres audits sociaux ont également été déployés en 2025 dans les autres régions (Amérique, Europe) et lignes de métier (Distribution & Express, European Road Network). Les équipes locales sont responsables de la mise en oeuvre et du suivi du plan d'action correctives des fournisseurs et sous-traitants sur la base des non-conformités identifiées par l'auditeur.

Chez SNCF Réseau, une cartographie des risques RSE des achats a permis d'identifier les catégories d'achat à risques : les travaux aux abords des voies, les prestations de sécurité, la fourniture de bois exotiques entre autres.

L'accent est mis sur l'évaluation continue des fournisseurs, l'intégration d'exigences RSE dans les processus d'achat, et la réalisation d'audits ciblés pour les catégories d'achats les plus

sensibles. Une trajectoire d'audits sociaux de fournisseurs sur site est déployée par SNCF Réseau depuis 2022, ciblant en priorité les familles d'achats les plus à risques.

Achats responsables

Par ses pratiques d'achat, le groupe SNCF contribue à l'amélioration des conditions de vie et au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants.

Le groupe SNCF accompagne ses fournisseurs et sous-traitants dans une démarche d'amélioration continue pour prendre en compte les sujets de droits humains dans leurs propres activités. Par exemple, des plans d'accompagnement des fournisseurs issus des audits sociaux peuvent être mis en place dans le cadre des contrats cités précédemment. Il soutient activement le développement économique des territoires en collaborant étroitement avec les fournisseurs et sous-traitants locaux dans le respect des règles de la commande publique : mise en œuvre d'une politique d'ouverture des achats aux entreprises locales, plus particulièrement aux PME et aux entreprises de l'économie sociale et solidaire et du secteur protégé.

En 2025, les achats solidaires représentent près de 52 millions d'euros d'achats sur le périmètre ferroviaire : 24,4 millions d'euros auprès d'entreprises du secteur du travail protégé et adapté (STPA), 19,7 millions d'euros auprès d'entreprises du secteur de l'insertion par l'activité économique (SIAE) et 7,8 millions d'euros auprès d'autres structures de l'économie sociale et solidaire (ESS). De plus 1,4 millions d'heures d'insertion ont été contractualisées au titre des clauses sociales d'insertion dans les marchés classiques.

Les directeurs Achats des sociétés ferroviaires suivent des indicateurs et objectifs Achats responsables associés. Ils sont détaillés dans le schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables (SPASER). La première publication a eu lieu en 2023, mise à jour en 2024. Une nouvelle version sera publiée courant 2026.

Des actions sont notamment menées afin de soutenir l'intégration de travailleurs vulnérables par des pratiques d'achats inclusives :

- En ce qui concerne les travailleurs handicapés, les sociétés ferroviaires et Keolis ont un partenariat avec l'organisation Hosmoz (entité résultat de la fusion de Handeco et du Réseau Gesat), qui fait le lien entre les structures du secteur du handicap (EA et ESAT) et les entreprises donneuses d'ordre. Hosmoz effectue ainsi des analyses pour évaluer le potentiel de conversion de marchés classiques en marchés confiés au secteur protégé et adapté.

- Concernant l'intégration des personnes éloignées de l'emploi, les sociétés ferroviaires et Keolis participent au dispositif Tapaj à destination des jeunes de 16-25 ans en situation de précarité, et au dispositif SEP (voir S3-4). Elles collaborent également avec le marché de l'insertion, qui organise des sensibilisations auprès des acheteurs et des fournisseurs.

Le groupe SNCF valorise également les initiatives de formation et de développement des compétences menées par les fournisseurs pour améliorer l'employabilité des travailleurs. Ces programmes de formation couvrent diverses compétences techniques et professionnelles, offrant aux travailleurs les outils nécessaires pour progresser dans leur carrière et favoriser le retour à l'emploi des personnes qui en sont éloignées.

Plus généralement, le Groupe sensibilise et encourage les fournisseurs à se former à la RSE : événements et webinaires, EcoVadis Academy disponible sur la plateforme EcoVadis.

Keolis cherche à augmenter son volume d'achats solidaires et inclusifs. L'objectif est d'avoir un impact social positif en proposant un emploi à des personnes qui en sont éloignées. En France, cela concerne le secteur du handicap ou de

l'insertion par l'activité économique. Ces actions existent aussi dans les autres pays où Keolis opère avec les « social enterprises » au Royaume-Uni, les entreprises détenues par des populations autochtones en Australie, les « Disadvantaged Business Enterprise (DBE) », détenues par des minorités aux États-Unis. En fonction des contextes spécifiques dans chaque pays, des obligations contractuelles fixées par les donneurs d'ordre (Autorités Organisatrices de la Mobilité) deviennent systématiques. Elles fixent des objectifs en nombre d'heures d'insertion ou en montant d'achats auprès d'entreprises sociales embauchant en majorité des femmes, des personnes handicapées, des autochtones, des ethnies sous-représentées.

3.2.4.3 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Santé et sécurité

Le groupe SNCF dispose de procédures établies et d'une réglementation interne pour traiter des accidents et des incidents sécurité : système d'astreinte, système de gestion de crise, enquête interne, etc. Il peut mettre en place un traitement au cas par cas pour des situations particulières, ou des actions ponctuelles, dans le respect des procédures établies.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le groupe SNCF s'appuie sur des mécanismes de signalement (dispositif d'alerte, outils de veille et suivi de contrat) pour détecter les situations à risques ou impacts négatifs concernant les travailleurs de la chaîne de valeur, décrits en S2-3.

Les travailleurs de la chaîne de valeur peuvent remonter tout type d'événements liés à la prestation : survenance d'un accident de travail, d'un événement précurseur de type quasi-accident comportant un potentiel de gravité et/ou d'apprentissage, remontée fournisseur sur les conditions d'exercice de sa prestation, résultat d'un audit qualité mené par une des Directions Achats, etc. Ces remontées sont prises en compte et entraînent un suivi spécifique au niveau opérationnel en lien avec le titulaire du contrat. Cela peut conduire à la définition et la mise en œuvre de plans d'actions correctifs, voire à la rupture du contrat en cas de persistance des manquements malgré les injonctions du groupe SNCF.

3.2.4.4 Mesure de l'efficacité des actions

Santé et sécurité

Les salariés des sociétés ferroviaires en charge du suivi de la réalisation des prestations assurent un suivi des indicateurs qualité des plans de prévention et du respect des règles de sécurité et des normes contractuelles, des chartes et du cadre réglementaire. Les fournisseurs doivent communiquer leur taux de fréquence des accidents au travail, sur le périmètre de leurs marchés et chantiers menés avec les sociétés ferroviaires, en plus du taux de fréquence de l'entreprise. Un bilan mensuel « Accidentologie fournisseurs » est réalisé pour veiller à l'amélioration continue portée par les entreprises en matière de sécurité. Des audits qualité/sécurité sont également réalisés.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Le suivi et l'évaluation reposent sur :

- Une approche systématique de notation des fournisseurs principaux en termes de performance RSE incluant le volet des droits humains et l'analyse de risques sur ce volet

- Le suivi des objectifs achats responsables et des indicateurs clés associés : achats solidaires, empreinte territoriale, sécurité, performance RSE et gestion des risques.

En complément et de manière ponctuelle et ciblée, le groupe SNCF assure un suivi des plans d'actions de remédiation issus des audits fournisseurs, en particulier les audits sociaux. Il s'agit de démontrer la bonne mise en œuvre de la charte Relation fournisseurs & RSE ou tout autre engagement

contractuel RSE, et le suivi des actions correctrices à la suite d'une alerte.

Dans le cas exceptionnel de procédures judiciaires ou condamnations qui pourraient toucher les fournisseurs et dont le groupe SNCF serait informé par une alerte ou par des outils de veille, celles-ci font l'objet d'un suivi par les équipes concernées (achats, juridique, éthique, RSE).

3.2.4.5 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Pilotage des risques

Les sociétés du Groupe établissent leur cartographie des risques majeurs et définissent à partir de cette cartographie un ensemble de processus et de dispositifs de maîtrise. Les cartographies des risques RSE des achats, établies par les directions des Achats des sociétés du Groupe, identifient des familles ou catégories d'achats à risques [Cf. Plan de vigilance, Procédures d'évaluation régulière de la situation des filiales, sous-traitants et fournisseurs au regard des risques].

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

Remontée terrain

En cas d'impact négatif réel remonté via les canaux cités en S2-3, un plan d'action corrective peut être mis en place en concertation avec le fournisseur. Le Groupe collabore ainsi activement avec ses fournisseurs et les accompagne dans la mise en œuvre de plans d'amélioration continue.

Plan de prévention

À l'échelle des marchés et spécifiquement pour ce qui concerne la prise en compte des enjeux de santé et sécurité pour les personnels externes qui interviennent sur les emprises du groupe SNCF, un plan de prévention est systématiquement rédigé et présenté au personnel intervenant sur site. Ce plan consiste en une analyse des risques liés à la prestation.

Pour RLE

Si le plan de prévention est établi par le client, les équipes de RLE participent aux visites préalables à la mise en place du contrat pour identifier, analyser et communiquer les risques aux clients. Le plan de prévention est ensuite établi par le site du client et transmis aux équipes d'Hexafret ou autres sociétés de RLE pour signature. Les personnels intervenant sur ces sites sont alors formés aux mesures prévues par le plan de prévention.

Sélection des fournisseurs

Le Groupe met en place une politique de sélection et de surveillance de ses fournisseurs. Elle inclut des critères de durabilité dans les contrats et les appels d'offre, afin de promouvoir des pratiques d'achat responsables. Elle est décrite en G1-2.

Sur le périmètre ferroviaire, les fournisseurs de rang 1 s'engagent à respecter et à faire respecter la charte Relations fournisseurs & RSE et la charte éthique par leurs cotraitants, sous-traitants et intermédiaires. Dans le cadre de l'exécution du contrat, les fournisseurs sont tenus de respecter des normes strictes en matière de droits humains, de santé et de sécurité.

Les mêmes conditions s'appliquent pour GEODIS et Keolis et leurs fournisseurs.

Ces exigences sont renforcées par des évaluations régulières, notamment pour les fournisseurs identifiés comme présentant un risque élevé ou très élevé. Chaque audit ou évaluation est conçu pour détecter toute non-conformité potentielle ou avérée et pour s'assurer que les fournisseurs adhèrent aux standards élevés du Groupe.

Le Groupe incite tous ses fournisseurs :

– À faire évaluer régulièrement leur performance RSE par un organisme tiers indépendant

– À mettre en place une politique de prévention et de maîtrise des risques et impacts RSE de leurs activités

– À mettre en place des systèmes de management des risques adaptés (environnement, projet, qualité/sécurité, etc.).

Un plan de progrès peut être exigé des fournisseurs qui ne satisfont pas aux exigences du Groupe. Il peut être mis fin à la relation avec eux si ces progrès ne se concrétisent pas.

Mise en place de processus pour remédier aux impacts

Dans le cadre de son processus de diligence raisonnable, le groupe SNCF s'assure de la mise en place de procédures pour remédier aux impacts négatifs matériels et de l'efficacité de leur mise en œuvre et de leurs résultats [Cf. Plan de vigilance, Suivi des mesures mises en œuvre et évaluation de leur efficacité].

Santé et Sécurité

Lorsqu'un accident survient, des mesures immédiates sont déclenchées selon des procédures et des scénarios préétablis pour organiser les secours et pour éviter une extension des conséquences à d'autres opérateurs, salariés du Groupe ou de ses prestataires.

De manière concomitante, une enquête approfondie est immédiatement déclenchée afin d'identifier les causes de l'incident et de mettre en œuvre des mesures préventives pour empêcher la récurrence de tels événements à l'avenir. Cette enquête est menée avec la participation de toutes les parties prenantes concernées, y compris les travailleurs et les représentants syndicaux, et en mobilisant des experts internes ou externes en sécurité.

Par exemple, Keolis a rendu systématique l'approche « High Potential Incident (HPI) ». Il s'agit de rédiger une fiche HPI dès la survenue d'un risque d'accident grave afin d'analyser les causes et de les traiter en amont dans les situations similaires sur d'autres filiales.

Droits humains altérés dans la chaîne de valeur

En cas de note insuffisante du fournisseur à l'évaluation de sa maturité RSE ou à la suite de l'identification de cas de non-respect des droits humains lors d'audits sociaux ou de signalements, l'acheteur concerné se rapproche du fournisseur afin d'établir et mettre en œuvre un plan d'action, en concertation avec lui, en préalable à une réévaluation ultérieure. Plus largement, le Groupe accompagne activement ses fournisseurs par le biais de partenariats pour renforcer leurs capacités en matière de droits humains.

3.2.4.6 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Par la mise en œuvre de son plan de vigilance et ses pratiques d'achats responsables, le groupe SNCF prend des mesures pour éviter de causer ou d'exacerber les impacts négatifs matériels sur les travailleurs de la chaîne de valeur :

– L'adhésion des fournisseurs aux chartes Relation fournisseurs du Groupe

– L'intégration de clauses éthique & RSE dans les contrats

– Les procédures d'évaluation RSE des fournisseurs

– Plus généralement, toutes les actions d'intégration de la RSE dans les achats, en déclinaison du SPASER des sociétés ferroviaires et des politiques d'achats responsables de GEODIS et Keolis.

3.2.4.7 Incidents en matière de droits humains

Le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés à sa chaîne de valeur en amont et en aval.

3.2.4.8 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Santé et sécurité

Les ressources allouées à la gestion des impacts matériels sont décrites en S1-4.

En complément, les ressources humaines dédiées comprennent des équipes de sécurité spécialisée. Certains personnels ont pour mission de partager la culture de sécurité avec les partenaires. Ces équipes collaborent étroitement avec les fournisseurs et les prestataires pour s'assurer que les procédures de sécurité sont bien comprises et appliquées.

De plus, des audits réguliers sont réalisés pour vérifier la conformité aux normes et identifier les domaines nécessitant des améliorations.

Droits humains dans la chaîne de valeur

Pour garantir le respect des réglementations locales et des normes internationales sur les droits humains, le groupe SNCF a mis en place des outils de veille réglementaire sur mesure. Ces outils permettent de surveiller les évolutions législatives et de s'assurer que les pratiques des fournisseurs et prestataires sont conformes aux exigences en vigueur.

Des audits sécurité sont réalisés pour vérifier la conformité des pratiques des partenaires et pour identifier les domaines nécessitant des améliorations. Les ressources allouées incluent des équipes de conformité spécialisées, ainsi que des correspondants locaux chargés de l'application des normes. Ces équipes travaillent en étroite collaboration avec les fournisseurs et prestataires pour s'assurer que les droits humains sont respectés tout au long de la chaîne de valeur.

À la direction des Achats Groupe, le pôle responsable de l'animation des sujets achats responsables et santé et sécurité des fournisseurs comprend trois ETP (équivalent plein-temps). Ce pôle travaille avec les directions RSE et Sécurité du Groupe. Il anime un réseau de référents présents dans chacune des entités de production Achats : achats responsables et RSE d'une part, et santé et sécurité fournisseurs d'autre part. Chaque réseau rassemble entre 10 et 20 personnes qui se réunissent et se concertent régulièrement.

3.2.5. Cibles - S2-5

3.2.5.1 Santé et sécurité

En ce qui concerne la réduction des impacts négatifs, il existe des cibles générales en matière de santé et sécurité, qui

englobent les activités de sous-traitance et la coactivité avec les prestataires : atteindre l'objectif de « zéro mort au travail » chaque année, y compris pour les salariés de sous-traitants.

Cette cible est l'un des grands objectifs associés aux orientations 2023-2025 du programme PRISME qui repose sur l'engagement de contribuer à un haut niveau de sécurité du système ferroviaire, avec le crédo de faire de la sécurité un bien commun.

Le programme « Tous partenaires en Sécurité » lancé fin 2023 a abouti à un plan d'action composé de six leviers. La mise en œuvre de ce plan d'action a démarré fin 2024 et a été déployé en 2025. Le suivi du programme permettra de mesurer au fil du temps les progrès réalisés. [Cf. Plan de vigilance, Cartographie des risques et actions, Santé et sécurité des personnes].

Les objectifs du Programme « Tous partenaires en sécurité » ont été partagés avec les fédérations professionnelles représentant les travailleurs de la chaîne de valeur du secteur BTP.

Le processus de fixation des cibles du programme PRISME est détaillé en S1-5. La DRASS n'a pas interagi avec les travailleurs de la chaîne de valeur ou leurs représentants légitimes dans le cadre du processus de fixation des cibles.

Néanmoins, en 2023, des consultations ont été conduites auprès de fournisseurs et une présentation des mesures mises en œuvre dans le plan d'action « Tous partenaires en sécurité » a été faite à près de 800 fournisseurs et prestataires à l'occasion d'un webinaire.

Les performances par rapport aux cibles sont suivies par la DRASS dans le cadre du programme PRISME et de la mise en œuvre de « Tous partenaires en sécurité ».

En 2024, le plan d'action a été enrichi sur la base des recommandations d'un rapport rendu en début d'année par un comité international d'experts sécurité, missionné par l'entreprise sur l'exercice en sécurité de la sous-traitance et de la coactivité.

3.2.5.2 Droits humains

Le groupe SNCF n'a pas défini de cible mesurables, axées sur les résultats concernant les droits humains dans la chaîne de valeur. Dans le cadre des travaux de suivi des prestations de main d'œuvre associé à la mise en œuvre du plan de vigilance, des cibles pourraient être définies une fois les actions clés et procédures spécifiques identifiées et décidées.

3.3. Communautés affectées - S3

3.3.1. Politiques - S3-1

3.3.1.1 Politique Sécurité des riverains

La politique Sécurité du groupe SNCF est une politique de sécurité globale. Sa mise en œuvre a notamment vocation à assurer la protection de l'environnement dans lequel il opère, comprenant les riverains.

Elle porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irrémediables sur les salariés, travailleurs de la chaine de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	• Politique Sécurité groupe SNCF • Prévenir les accidents relatifs aux passages à niveau et aux traversées de voies

La politique Santé et sécurité est décrite en S1-1.

3.3.1.2 Politique Prévention et réduction du bruit

La politique Prévention et réduction du bruit porte les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO		Politique	Plan d'action
Impacts sur les communautés	Impact négatif	Dommages sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)	- Politique de prévention et de réduction du bruit - Poursuivre les actions anti-bruit et de résorption des points noirs du bruit ferroviaire

Champ d'application

SNCF Réseau traverse 9 700 communes et gère 28 000 kilomètres de lignes sur le territoire français. SNCF Réseau doit donc tenir compte des riverains affectés par les travaux et l'exploitation sur le réseau. Les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires peuvent entraîner des nuisances pour les riverains : bruit, poussières, déviations routières.

Responsabilité de mise en œuvre

Le gestionnaire d'infrastructure dans le cadre des travaux de maintenance ou de développement porte la responsabilité des concertations à mener auprès des riverains.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Dans le cadre de l'obligation légale liée au droit de la participation du public fixée par le code de l'environnement, SNCF Réseau organise des concertations pour permettre au public de participer à la définition stratégique des projets très en amont jusqu'à leur réalisation. Les parties prenantes concernées sont les voyageurs, les riverains, les entreprises, les agriculteurs et les citoyens. Leurs préoccupations sont prises en compte lors des concertations.

Dans ce cadre, SNCF Réseau a poursuivi en 2025 ses partenariats avec Décider Ensemble, le Groupement d'intérêt scientifique démocratie et participation et l'ICPC (Institut de la concertation et de la participation citoyenne).

De plus, dans le cadre du dialogue territorial, les points d'attention particuliers (opération de prévention) sont étudiés dans une optique d'amélioration continue.

Mise à disposition de la politique

Pour informer les riverains et les parties prenantes qui participent à la mise en œuvre des actions liées à la réduction du bruit, SNCF Réseau s'engage dans plusieurs actions de communication :

– Réunions d'Information : des sessions d'information sont souvent organisées où les équipes de SNCF Réseau rencontrent les riverains pour discuter des programmes en cours et futurs concernant la réduction du bruit.

– Consultations et concertations : dans le cadre de la mise en place de solutions de réduction du bruit, des concertations locales sont souvent inaugurées pour adapter les mesures aux besoins de la communauté locale et recueillir des retours directs des habitants concernés.

– Supports de communication : SNCF Réseau utilise différents supports tels que des brochures, des courriers personnalisés, et des pages web dédiées pour informer des démarches engagées et des progrès réalisés. De même, pour chaque chantier, SNCF Réseau fournit un document appelé « dossier bruit de chantier » aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire concerné. Ce dossier récapitule les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

3.3.1.3 Politiques Lien social et vitalité économique dans les territoires

Le groupe SNCF tient un rôle majeur dans les transitions écologique et sociale du pays. Sa présence partout en France, la nature de ses activités, son poids économique et son identité publique lui permettent de développer une mobilité durable et inclusive, tout en renforçant la solidarité dans les territoires.

La politique Achats responsables, la politique d'engagement sociétal et territorial et la stratégie de la Fondation Groupe SNCF portent les enjeux matériels suivants :

IRO		Politique	Plan d'action
Impacts sur les communautés	Impact positif	Contribution à la création et au maintien du lien social dans les territoires	- Politique achats responsables - Politique d'engagement sociétal et territorial - Stratégie de la Fondation groupe SNCF - Déployer une politique d'achats responsables (label RFAR) et accompagner les fournisseurs - Continuer à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) - Contribuer à la réindustrialisation et au développement de filières en France - Engagement sociétal et territorial - Favoriser l'inclusion et soutenir les publics fragiles via l'animation de partenariats clés dans les territoires - Fondation Groupe SNCF - Soutenir et amplifier l'action d'associations territoriales et nationales (mandat 2021-2025)

La politique Achats responsables est détaillée en G1-2.

En lien avec la stratégie RSE, la mission portée par l'engagement sociétal vise à renforcer le rôle d'utilité sociale du groupe SNCF dans les territoires. Pour cela, la politique d'engagement sociétal et territorial repose sur deux axes en lien avec les enjeux des territoires :

– Favoriser l'inclusion socioprofessionnelle des jeunes et des plus fragiles dans les par la création d'activité

– Agir pour une mobilité solidaire, sûre et accessible à tous.

Pour son mandat 2021-2025, la Fondation Groupe SNCF cible la jeunesse, à travers deux axes et un programme :

– Trouver sa voie

- Agir pour l'environnement dans les territoires
- Favoriser l'insertion des réfugiés, en renforçant le lien social et l'apprentissage du français.

Champ d'application

La politique d'engagement sociétal et territorial s'applique aux sociétés ferroviaires en France.

La Fondation Groupe SNCF finance des projets relatifs à la jeunesse et à l'environnement en France et à l'international. Keolis et GEODIS détectent les projets dans les pays où ils sont implantés, et les accompagnent en lien avec le tissu associatif local.

Responsabilité de mise en œuvre

La directrice RSE du groupe SNCF est :

- Responsable de la mise en œuvre de la politique d'engagement sociétal et territorial.
- Vice-présidente de la Fondation Groupe SNCF.

En 2025, elle est membre du comité exécutif Groupe. Elle rend compte au P.-D.G du groupe SNCF.

Afin d'accompagner les filiales et activités du groupe SNCF dans leur appropriation de la politique d'engagement sociétal et sa déclinaison opérationnelle dans les territoires, la délégation Engagement sociétal et territorial de la direction RSE Groupe jouent un rôle de :

- Prescripteur : en lien avec la stratégie RSE du groupe SNCF, en partageant la feuille de route engagement sociétal Groupe SNCF avec les sociétés ferroviaires et les représentants du Groupe dans les territoires, pour encourager son appropriation et son intégration dans les stratégies RSE de chacun
- Facilitateur : en proposant un cadre partenarial national en fonction des thématiques et déclinable dans les territoires, en mettant à disposition de nombreux documents supports (brochures, fiches pédagogiques, modèles de conventions type, etc.)
- Incarnation : en représentant et en portant la politique d'engagement sociétal auprès des parties prenantes internes comme externes.

Prise en compte des intérêts des parties prenantes

Engagement sociétal et territorial

Pour les parties prenantes internes, le bilan de l'année écoulée et la feuille de route de l'année à venir sont partagés avec les activités, pour prise en compte de leurs enjeux, définitions d'actions à mener en commun.

Pour les parties prenantes externes, des échanges ont lieu chaque année sur le plan d'action à mener en lien avec les enjeux respectifs de l'entreprise.

Par ailleurs, le groupe SNCF est membre de la gouvernance des Pimms Médiation, au niveau local et national, et participe à leur développement.

Fondation Groupe SNCF

Depuis 2021, la Fondation Groupe SNCF a fait le choix d'intégrer des jeunes, premiers concernés par ses mécénats, dans sa gouvernance. En 2025, ils sont 28 jeunes engagés dans les 16 comités de financement de projets (12 locaux et 4 nationaux), afin de contribuer aux décisions et porter leur parole et leurs idées en faveur de la jeunesse.

Ces comités se réunissent dans chaque territoire, deux à trois fois par an.

Par ailleurs, des représentants du monde associatif siègent au conseil d'administration de la Fondation.

La Fondation Groupe SNCF entame un nouveau cycle de mécénat à compter de janvier 2026, autour de la mission « Pour une jeunesse en mouvement ». Dans la continuité du quinquennat précédent, cette orientation réaffirme

l'engagement de la Fondation en faveur de l'accompagnement des jeunes, en particulier les plus fragilisés, dans la construction de leur parcours de vie et dans leur implication au service de la transition écologique et sociale. Ce projet a été co-construit avec l'ensemble des parties prenantes et validé par la direction générale du Groupe SNCF : des membres du conseil d'administration de la Fondation Groupe SNCF, des jeunes issus de la gouvernance, des associations partenaires, des fondations, des salariés engagés, les correspondants Fondation et l'équipe nationale.

Mise à disposition de la politique

La politique d'engagement sociétal et territorial est publiée :

- Dans le rapport de durabilité, accessible publiquement sur le site internet du groupe SNCF, en français et en anglais.

- Sur le site groupe-sncf.com

- Sur un site interne accessible à l'ensemble des salariés des sociétés ferroviaires.

La stratégie de la Fondation Groupe SNCF est publiée :

- Dans le rapport de durabilité, accessible publiquement sur le site internet du groupe SNCF, en français et en anglais.

- Sur le site groupe-sncf.com.

3.3.1.4 Dispositions particulières vis-à-vis des peuples autochtones

Dans sa politique Droits humains, le groupe SNCF reconnaît et respecte les droits fondamentaux des communautés locales dans les pays où il opère, par le biais d'un dialogue ouvert et inclusif.

3.3.1.5 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements et mécanismes de contrôle

À travers sa politique Droits humains, le Groupe a formalisé ses engagements à respecter et promouvoir les droits humains, en faisant explicitement référence aux Principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, à la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail, et aux Principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales. Ces engagements sont repris et détaillés dans plusieurs politiques et chartes du Groupe, notamment la Charte éthique.

Ils se traduisent concrètement dans les mesures définies et mises en œuvre dans le cadre des projets ferroviaires pour prévenir et atténuer les risques susceptibles d'impacter les populations des territoires concernés.

Le cas échéant, le groupe SNCF s'appuie sur ses processus et mécanismes internes préexistants pour exercer son devoir de vigilance et contrôler le respect de ses engagements, via les trois lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.

- Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.

- L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne.

En 2025, le groupe SNCF fait partie du consortium Cadence pour le projet ALTO de construction de ligne ferroviaire au Canada (Québec-Toronto). Un processus d'accompagnement est déployé, qui prend en compte les impacts sur les populations autochtones concernées par le projet. Le groupe SNCF capitalise sur cette expérience pour adresser des projets ultérieurs à l'international [Cf. Plan de vigilance, Atteinte aux

droits fondamentaux au travail dans les chaînes d'approvisionnement, Application aux projets internationaux].

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les communautés affectées en matière de droits humains s'inscrivent dans le cadre général des interactions avec les communautés affectées décrites en S3-2.

Un dispositif d'alerte à l'échelle du groupe SNCF ouvert à toutes les parties prenantes internes et externes, y compris les communautés locales, est mis en place pour signaler les cas d'atteintes aux droits humains. Le dispositif d'alerte est décrit en G1-1 et dans le plan de vigilance.

Les mesures visant à remédier et/ou à permettre de remédier aux impacts sur les droits humains des communautés affectées s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit en S3-3.

Lorsque les droits humains sont liés à la sécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise, ces atteintes étant estimées les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention donnerait un caractère irrémédiable.

3.3.1.6 Alignement sur les normes tierces et instruments internationalement reconnus

Les engagements et alignement sur les normes tierces et instruments internationalement reconnus des politiques droits humains et Sécurité du groupe SNCF sont décrits en S1-1.

SNCF Réseau s'engage à respecter la directive européenne 2002-49-CE sur le bruit et l'environnement. Elle impose aux grandes infrastructures et aux principales agglomérations d'établir des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit.

SNCF Réseau respecte les différents volets de la loi de 1992 relative à la lutte contre le bruit et codifiée dans les articles L.571-9 et 10 du code de l'environnement et ses décrets d'application, repris dans les articles R.571-432 à R.571-52. Lors de l'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes, des valeurs maximales de bruit, sur les périodes de jour et de nuit, doivent être respectées par le gestionnaire de l'infrastructure. Inversement lors de la construction d'un bâtiment le long d'une voie ferrée existante, le maître d'ouvrage du bâtiment en construction doit se référer à une classification des voies bruyantes définies par le préfet pour protéger ou isoler le bâtiment qu'il construit.

SNCF Réseau respecte les obligations légales liées au droit de la participation du public, tel que défini dans le code de l'environnement en France. Cela concerne particulièrement les projets ayant un impact environnemental, dont le bruit.

SNCF Réseau participe également à différents groupes de normalisation acoustique, à la révision de la STI bruit et à différents groupes techniques du Conseil national du Bruit (CNB).

Dans le cadre de la mise en œuvre de ses actions, la Fondation Groupe SNCF met en œuvre et apporte une vigilance toute particulière au quotidien au respect de des règles de conformité et d'éthique afin de s'assurer de la bonne utilisation des fonds et d'un partenariat équilibré avec les associations.

Elle est l'une des premières signataires de la Charte de déontologie du mécénat d'entreprise, après validation du collectif regroupant notamment France Générosités, Le Don en Confiance, le CFF, Admical et l'Institut Ideas. À noter qu'il s'agit d'un investissement volontaire de la part des mécènes.

Cas d'atteinte grave

En 2025, sur le périmètre de ses activités, y compris en lien avec ses fournisseurs et sous-traitants, le groupe SNCF n'a pas connaissance de cas d'atteinte grave aux principes directeurs des Nations unies relatifs aux entreprises et aux droits humains, de la déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail ou des principes directeurs

de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales qui impliquent des communautés affectées dans ses propres activités ou dans sa chaîne de valeur en amont et en aval.

3.3.2. Processus de dialogue – S3-2

3.3.2.1 Avec les riverains

Les points de vue des riverains éclairent les décisions du groupe SNCF dans le cadre du traitement des impacts que les activités de l'entreprise peuvent avoir sur eux. En particulier, les travaux de maintenance, régénération et développement des infrastructures ferroviaires portés par SNCF Réseau ont des impacts sur les populations locales et leur environnement. Afin de les informer et recueillir leur avis, SNCF Réseau conduit des actions de concertation et de dialogue territorial depuis de nombreuses années. Cela permet d'ancrer le ferroviaire de façon positive et responsable dans les territoires et de réduire les risques de mécontentement, voire de contentieux.

Des outils de dialogue sont mis en place avec les riverains pour les informer sur la nature du chantier, sa durée prévisionnelle, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter. Les riverains peuvent remonter les éventuels problèmes rencontrés, qui seront traités dans les meilleurs délais. De même, pour chaque chantier, SNCF Réseau fournit un document appelé « dossier bruit de chantier » aux préfets des départements et aux maires des communes sur le territoire concerné. Ce dossier récapitule les éléments d'information utiles sur la nature du chantier, sa durée prévisible, les nuisances sonores attendues ainsi que les mesures prises pour les limiter.

Par ailleurs, SNCF Réseau dialogue en permanence avec les autorités publiques (État, collectivités) et les élus locaux et territoriaux.

SNCF Réseau a poursuivi en 2025 ses partenariats avec Décider Ensemble, le Groupement d'intérêt scientifique démocratie et participation et l'ICPC dans une logique d'amélioration continue de ses processus de concertation.

Le groupe SNCF entreprend des dialogues structurés avec les communautés affectées, intégrant des consultations et des partages d'information avec les riverains aux moments clés de la gestion des projets d'infrastructures ferroviaires. Les procédures et pratiques de concertation menées par SNCF Réseau relèvent pour certaines d'obligations réglementaires liées au droit de la participation du public : concertations prévues par le code de l'environnement, concertations prévues par le code de l'urbanisme, enquête publique. D'autres sont conduites de manière volontaire pour faciliter les relations territoriales. Chaque année, SNCF Réseau organise en moyenne une quinzaine de concertations.

À titre d'illustration, SNCF Réseau est signataire de la charte EGALIM qui prévoit une réunion annuelle d'information et de concertation par grand territoire, et une réunion annuelle à l'échelle nationale, sur l'usage des produits phytosanitaires et les modalités d'entretien de la végétation. Ces réunions rassemblent les élus locaux ainsi que les principales ONG environnementales.

Pour les projets, les phases de concertation s'insèrent au moment de la conception, notamment si le projet est soumis à une évaluation environnementale réglementaire qui prévoit une enquête publique.

Pour le bruit de chantier, les modalités d'information ont lieu quelques semaines ou quelques mois avant le démarrage des travaux. Les échanges peuvent se faire à l'occasion de réunions publiques d'information, campagne d'information par boitage, interventions dans les médias locaux, articles dans les journaux municipaux.

D'autre part, toujours pour informer au mieux les populations exposées au bruit généré par l'usage d'infrastructures de transport bruyante, la directive européenne 2002/49/CE prévoit

la réalisation de cartes de bruit ainsi que celle de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) associés à l'analyse de ces cartes. Ces documents sont produits tous les cinq ans par l'État au niveau national pour les grandes infrastructures de transports terrestres (dont les voies ferrées circulées par plus de 30 000 trains par an) et par les principales agglomérations sur l'intégralité de leur périmètre géographique. SNCF Réseau fournit tous les éléments nécessaires à la réalisation de ces documents qui sont soumis à la consultation du public avant approbation, et accessibles en ligne une fois publiés.

Enfin, l'ensemble du réseau ferroviaire circulé par plus de 50 trains quotidiens fait l'objet d'un classement sonore en fonction du type de trafic et du nombre de trains. Ce classement, établi à partir des données fournies par SNCF Réseau, est mis en ligne par les préfetures et régulièrement révisé. Il porte à connaissance des niveaux d'isolation acoustique minimaux à mettre en œuvre lors de la construction de nouveaux bâtiments à proximité de ces voies classées.

Les modalités d'information et de participation du public sont variées : les équipes concertation de SNCF Réseau organisent des réunions publiques, des ateliers, des rencontres et des visites de site, ou tout autre modalité adaptée aux enjeux du projet. Le numérique peut également être utilisé au service de la participation : campagne sur les réseaux sociaux, création de sites ou de pages internes consacrés aux projets et proposant des formulaires d'expression.

Suivi et animation du dialogue

Pour les riverains, le président directeur général de SNCF Réseau est responsable juridiquement de la conduite des procédures de concertation et s'appuie sur des délégations de pouvoir aux directeurs interrégionaux, régionaux et de projets. Les directeurs régionaux sont en relation permanente avec les élus, les acteurs socio-économiques et les ONG des régions concernées. Depuis le 8 juillet 2025, au niveau de la direction nationale de SNCF Réseau, la direction Territoires et Affaires publiques a pour mission de définir et de mettre en œuvre la stratégie relationnelle avec les parties prenantes de l'entreprise (élus, associations, riverains, etc.).

L'efficacité du dialogue avec les communautés affectées est évaluée :

- Via des sondages d'opinion commandés sur certains projets pour mesurer l'adhésion aux projets
- De manière indirecte, par une veille concernant l'existence de contentieux juridiques ou d'articles de presse à tonalité négative ou positive
- Via l'élaboration et la mise en place d'actions éclairées par le regard et le retour des riverains lors des concertations.

Plus généralement, les comptes-rendus de séquence de concertation, qui sont rédigés par les garants de la CNDP (Commission Nationale du Débat Public) et les internes, permettent de mesurer les effets des projets sur les communautés affectées.

Des associations représentatives de l'environnement peuvent également s'exprimer lors des comités des parties prenantes ou par toute autre voix leur paraissant pertinente.

Afin de mieux connaître les points de vue des riverains, en leur laissant du temps pour éventuellement se manifester, SNCF Réseau mène des campagnes de communication contre les nuisances sonores. Les chantiers sont pré-annoncés et des mesures de sécurité sont prises.

De plus, dans le cadre du dialogue territorial, les points d'attention particuliers (opération de prévention) sont étudiés dans une optique d'amélioration continue.

SNCF Réseau cherche également à diversifier les publics visés dans le cadre des concertations, via des réunions publiques, promenades découvertes, affiches, publicités,

réseaux sociaux. SNCF Réseau mène aussi des sondages à l'échelle régionale et internationale afin de recueillir les avis sur les projets.

Dans le cadre des concertations, des bilans sont systématiquement rédigés et rendus publics : ils rendent compte des points de vue exprimés par la population sur le projet et présentent les enseignements qu'en retirent l'entreprise et ses partenaires financeurs.

3.3.2.2 Avec les jeunes et les populations fragiles

La Fondation Groupe SNCF anime le dialogue avec les jeunes et les populations fragiles :

- Via la gouvernance, à laquelle les jeunes participent
- Via l'animation de la communauté des jeunes : formations à la tenue de leur rôle dans le comité de validation et à l'intelligence collective, séquences de travail et réflexion, réunions ad'hoc (création de podcast sur leur vision des territoires dans l'avenir).

Ce dialogue a lieu plusieurs fois par an, en fonction des besoins et des projets menés localement ou au niveau du national.

Suivi et animation du dialogue

L'équipe nationale de la Fondation Groupe SNCF structure et anime le dialogue avec les jeunes, avec l'appui des correspondants Fondation et de ses partenaires associatifs.

L'étude de l'impact sociétal de la Fondation réalisée en 2025 a montré que la participation des jeunes à la gouvernance contribue à ouvrir la Fondation à une diversité de projets, notamment « atypiques », en phase très amont et/ou « d'intention systémique ».

3.3.2.3 Avec les peuples autochtones

En 2025, le groupe SNCF se conforme aux dispositifs d'engagements obligatoires du cadre fédéral canadien, définis pour le projet ALTO : consultations, Indigenous Advisory Council, Indigenous Peoples Participation Funding.

3.3.3. Processus visant à remédier aux impacts négatifs - S3-3

3.3.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Le Groupe met à disposition différents canaux de communication pour que les riverains puissent remonter leurs préoccupations et signaler tout impact négatif réel et potentiel les concernant :

- Le suivi des concertations et des sondages réalisés dans le cadre des projets de développement ou de modernisation du réseau par SNCF Réseau
- L'outil Vigi Express de SNCF Réseau, une plateforme de remontées d'alertes « froides » pour signaler une anomalie sur le réseau ferré et ses abords

– Le canal d'alerte via la plateforme d'alerte éthique, accessible aux parties prenantes externes, y compris les communautés affectées, pour signaler des faits ou des comportements contraires à la loi, à la réglementation, à la charte éthique et au code de conduite du Groupe.

L'analyse de la remontée de ces informations permet de mettre en place les procédures de remédiation et de réparation.

SNCF Réseau

Une procédure d'alerte et de médiation est mise en place ainsi que des procédures pour traiter les litiges potentiels avec les fournisseurs, clients, riverains et associations.

Pour SNCF Réseau, le système d'alerte repose sur le dispositif de sécurité incluant notamment l'outil Vigi Express. Il est accessible à l'ensemble des parties prenantes, dont les riverains.

En parallèle, SNCF Réseau privilégie une approche humaine et participative en dialoguant directement avec les parties prenantes. Elle s'efforce d'écouter les préoccupations et d'adapter les projets lorsque cela est possible.

L'approche générale consiste à exposer les intentions et scénarios envisagés, à peser les avantages et inconvénients, puis à prendre des décisions éclairées. Celles-ci sont ensuite expliquées aux différentes parties concernées. Cela est ancré dans les pratiques de SNCF Réseau, même s'il n'existe pas de procédure formelle.

La démarche d'évaluation environnementale intègre les enjeux du milieu humain et amène les concepteurs des projets à les prendre en compte pour en limiter autant que possible l'impact négatif. Ainsi, au-delà de la phase de concertation ou de dialogue territorial, c'est bien dans le mode opératoire lui-même de conception des projets que l'enjeu milieu humain et la limitation des impacts négatifs sont pris en compte.

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

La plateforme d'alerte éthique est accessible aux salariés et parties prenantes externes sur le site sncf.integrityline.app 24h/24 et 7j/7. Elle couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris à l'international, et est disponible en 12 langues.

Signataire de la Charte de la participation du public, SNCF Réseau a développé une posture volontariste de dialogue et d'écoute de ses parties prenantes. Elle met en place des canaux de remontée d'information par les riverains dans le cadre des concertations réglementaires ou volontaires associés aux projets détaillés précédemment.

Toutes les remontées font l'objet d'un traitement adapté par l'entreprise. Les signalements transmis via le dispositif d'alerte font l'objet d'un traitement et d'un suivi rigoureux, décrit en S1-1. En 2025, aucun signalement émanant de riverains n'a été recensé via la plateforme en ligne pour le périmètre ferroviaire.

La procédure d'alerte a fait l'objet d'une information consultation auprès des CSE. Par ailleurs, la direction de l'Éthique Groupe (DEG) rend compte du bilan des alertes dans son bilan publié sur le site institutionnel, auprès de différents comités internes. Dans le cadre du suivi du plan de vigilance,

3.3.4. Actions - S3-4

3.3.4.1 Plan d'action Sécurité des riverains

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Prévenir les accidents relatifs aux passages à niveau et aux traversées de voies			
 SNCF Réseau	 SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis
		 GEODIS	 Rail Logistics Europe

SNCF Réseau mène des actions de prévention des accidents graves relatives à la gestion des passages à niveau, sur deux volets :

- Suppressions des passages à niveau en concertation avec les collectivités territoriales
- Multiplication d'aménagements visant à réduire les risques identifiés, via un diagnostic routier notamment.

Elles concernent différentes populations :

- Les jeunes : des messages spécifiques sont conçus dans le cadre de campagnes anti-intrusion
- Les usagers de la route : des campagnes de prévention routière aux passages à niveau pour chaque typologie d'usagers

des bilatérales ont lieu chaque année entre les organisations syndicales représentatives, la direction RSE Groupe et la DEG au cours desquelles le bilan des alertes est abordé.

De manière qualitative, les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions constituent des canaux de détection pour identifier la satisfaction ou les incompréhensions, voire les préoccupations des territoires.

3.3.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions

La tenue des concertations réglementaires est une étape obligatoire pour la réalisation d'opérations d'aménagement. L'enquête publique préalable à l'obtention d'une déclaration d'utilité publique permet de s'assurer que l'avis de toutes les personnes intéressées a été recueilli. En son absence, la déclaration d'utilité publique pourrait être attaquée ou ne pas être adoptée sur avis du commissaire enquêteur.

Le niveau de connaissance et de confiance vis-à-vis du dispositif d'alerte par les riverains n'est pas aujourd'hui évalué par le groupe SNCF.

Le groupe SNCF s'attache à protéger toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les riverains. Une totale confidentialité est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées par celui-ci et des tiers mentionnés dans le signalement. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

La plateforme d'alerte en ligne permet de déposer des signalements de façon anonyme. Le traitement de ces signalements anonymes est facilité par l'utilisation d'une boîte de dialogue sécurisée gérée par la direction de l'Éthique Groupe.

En ce qui concerne la remontée des préoccupations des riverains par d'autres canaux dans le cadre des projets d'infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau a toujours accueilli positivement les signalements qui lui sont faits.

– Les voyageurs : des messages sont relayés en gare à destination des voyageurs et usagers de la gare.

En savoir plus : [La prévention des comportements à risque sur le réseau ferré](#)

Dans le cadre des projets de modernisation du réseau, des actions sont conduites pour supprimer des passages à niveau. Ces suppressions font l'objet d'actions d'information et de participation du public afin de partager les enjeux des projets et de recueillir les besoins, le cas échéant, sur les modalités de rétablissement des franchissements.

Ainsi, la sécurité des riverains est garantie, notamment en ce qui concerne la traversée des voies par le public et pour les passages à niveau.

Par exemple en 2025, des réunions publiques d'information ont été organisées sur le programme de suppression des

passages à niveau sans rétablissement dans le cadre du Plan Rail Occitanie.

Le plan d'action est déployé en France dans les zones géographiques où les sociétés concernées opèrent.

3.3.4.2 Plan d'action Prévention et réduction du bruit

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Poursuivre les actions anti-bruit et de résorption des points noirs du bruit ferroviaire			
 SNCF Réseau			 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

SNCF Réseau mène des actions innovantes de lutte contre la gêne sonore en France :

- Les améliorations de la voie avec les semelles sous-traverses
- L'utilisation de béton bas carbone pour la construction de murs acoustiques pour limiter les émissions de gaz à effet de serre.

Du ressort des entreprises ferroviaires, les actions sur le matériel roulant sont également très efficaces. Ainsi, l'utilisation de semelles de freins composites en remplacement de celles en fonte sur la majorité des trains de voyageurs a produit une amélioration de l'ordre de 7 à 10 dB(A). Elle est perceptible sur tout le parcours des trains, au-delà des zones de freinage.

Le même dispositif équipe progressivement le parc matériel de fret sous l'impulsion de mécanismes financiers et réglementaires. Ainsi, à partir du 8 décembre 2024, en application de la révision des spécifications techniques

Les actions s'inscrivent dans un processus d'amélioration continue revu annuellement et continueront d'être enrichies.

d'interopérabilité (STI) bruit de 2019, seuls les wagons fret les plus silencieux utilisant des semelles de freins composites sont autorisés à circuler sur certains itinéraires. Ces itinéraires dits moins bruyants correspondent aux sections de lignes ferroviaires sur lesquels circulent plus de 12 trains de fret par nuit. Les entreprises ferroviaires ne sachant pas affecter un wagon à un itinéraire spécifique, c'est donc l'ensemble du parc de wagons qui est en voie d'amélioration.

Dans le cadre du plan de relance ferroviaire 2020-2025, des crédits à hauteur de 120 millions d'euros ont été affectés pour l'accélération de la résorption des points noirs bruit (PNB). Ce programme de financement va permet :

- D'actualiser et de compléter le recensement des PNB sur l'ensemble du territoire
- De conduire d'importants programmes d'amélioration phonique de logements classés PNB ferroviaire
- De poursuivre des projets de murs acoustiques.

3.3.4.3 Plan d'action Lien social et vitalité économique dans les territoires

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Déployer une politique d'achats responsables et accompagner les fournisseurs : • Continuer à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) • Contribuer à la réindustrialisation et au développement de filières en France	 	 	
Engagement sociétal et territorial : • Favoriser l'inclusion et soutenir les publics fragiles via l'animation de partenariats clés dans les territoires	 		
Fondation Groupe SNCF : • Soutenir et amplifier l'action d'associations territoriales et nationales (mandat 2021-2025)	 	 	 
 SNCF Réseau			 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

En complément de ce plan d'action, SNCF Réseau joue un rôle clé dans l'aménagement du territoire grâce à l'installation et la modernisation d'infrastructures ferroviaires. Ces projets améliorent significativement la circulation des populations et des marchandises, stimulant ainsi le développement économique local et national. En effet, la création de nouvelles lignes ou la rénovation d'infrastructures existantes favorise l'émergence de zones d'activités économiques et facilite les échanges entre régions, contribuant au renforcement du tissu économique.

Achats responsables

Le plan d'action Achats responsables est décrit en G1-2.

Engagement sociétal et territorial

Le plan d'action Engagement sociétal et territorial comprend deux axes :

- Favoriser l'inclusion socio-professionnelle des jeunes et des plus fragiles dans les territoires par la création d'activité
- Agir pour une mobilité solidaire, sûre et accessible à tous.

Favoriser l'inclusion socio-professionnelle des jeunes et des plus fragiles

Les actions en faveur de l'inclusion sociale reposent sur plusieurs partenariats nationaux déclinés dans les territoires, qui visent à offrir l'opportunité à des jeunes très éloignés de l'emploi durable de réaliser une activité propre à développer leur employabilité :

- Partenariat avec le ministère de la Justice pour l'accueil de personnes condamnées à une peine de Travail d'Intérêt Général (TIG) : en 2025, 95 personnes accueillies en TIG individuels, pour 7 190 heures réalisées.

Au total, au travers du partenariat avec le ministère de la Justice, ce sont près de 230 personnes placées sous main de justice qui ont bénéficié d'un accompagnement grâce à l'engagement d'entités et de tuteurs SNCF, soit près de 7 600 heures d'accompagnement.

– Partenariat avec le réseau TAPAJ (Travail Alternatif Payé à la Journée) qui accompagne des jeunes en grande précarité dans leur insertion socio-professionnelle : en 2025, 1515 heures d'insertion générées, 38 000 euros de contribution pour la réalisation de petits travaux. La convention de partenariat a été signée en 2024, avec l'objectif de développer le nombre de chantiers réalisés, au-delà des régions déjà familières du dispositif (deux nouvelles régions en 2025).

– Partenariat avec 32 associations Pimms Médiation sur les 36 que compte le réseau, via SNCF Voyageurs, SNCF SA, SNCF Gares & Connexions, SNCF Connect & Tech, ICF Habitat et Keolis.

– Collaboration étroite avec le réseau Chantier École pour favoriser le recours à des Ateliers Chantiers d'Insertion (ACI). En 2025, les sociétés ferroviaires ont engagé 5,85 millions d'euros auprès d'ACI via des achats responsables en direct.

Agir pour une mobilité solidaire, sûre et accessible à tous

En lien avec les Autorités Organisatrices de Mobilité, le groupe SNCF s'engage sur la question des compétences, du « savoir » en matière de mobilité en accompagnant les personnes en fragilité, exclues de la mobilité, à travers différents dispositifs d'appropriation de la mobilité du quotidien :

– Ateliers d'apprentissage à la mobilité (ateliers numériques individuels ou collectifs, parcours découverte gare/train) : en 2025, 8 930 personnes accompagnées.

Au regard du défi de l'inclusion numérique, SNCF SA, SNCF Connect & Tech et Keolis ont conçu et financé un module Mobilité dédié aux transports en commun, dans le cadre de « la Petite École du Numérique », plateforme d'apprentissage créée par le Réseau national des Pimms Médiation. Cette plateforme permet l'acquisition des compétences de base du numérique pour réaliser ses démarches du quotidien. Ce module est opérationnel depuis septembre 2025 au sein du réseau des 36 associations Pimms Médiation (100 sites d'accueil). Le module permet aux publics les plus éloignés du numérique de s'approprier les compétences nécessaires pour naviguer dans les applications de mobilité.

– Médiation sociale : via le partenariat avec les Pimms médiation, pour accompagner les personnes en difficulté dans leur mobilité du quotidien. En 2025, 14 600 personnes accueillies dans les lieux d'accueil Pimms Médiation sur des questions de mobilité en lien avec la SNCF, et 44 800 actions de médiation dans les gares et les trains.

– Interventions en milieu scolaire

La convention de partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale a été renouvelée en 2025. Elle intègre désormais, aux côtés des interventions dédiées à la prévention aux risques ferroviaires et à la citoyenneté, des interventions portant sur :

– La lutte contre les stéréotypes de genre à l'orientation dans le cadre du programme « Les Potentielles » organisé par la DRH Groupe

– La lutte contre le harcèlement dans les transports, développé par SNCF Mixité et l'association UMay.

– Pendant l'année scolaire 2024-2025, 90 000 jeunes ont été sensibilisés sur les risques ferroviaires par 317 salariés SNCF volontaires.

Le déploiement du plan d'action s'appuie sur trois leviers :

– Des partenariats et dispositifs nationaux, déclinables localement

– Un réseau de Managers de l'engagement sociétal (MES), porteurs de la politique d'engagement sociétal dans chacune des régions

– L'engagement des salariés, qui sont volontaires pour faire ces interventions.

Les partenariats élaborés et les dispositifs déployés répondent à des enjeux de territoire : 15 millions de personnes en précarité mobilité selon le Baromètre de la mobilité du quotidien 2024 porté par Wimoov, tandis que 1,4 million de jeunes âgés de 16 à 29 ans ne sont ni en études, ni en emploi, ni en formation selon l'INSEE en 2021. Ils sont élaborés en concertation avec les parties prenantes internes, notamment les sociétés ferroviaires, afin de positionner l'engagement sociétal au cœur de leurs enjeux.

Keolis

Keolis mène plusieurs actions afin d'avoir un impact positif sur les territoires dans lesquels il opère, qui se matérialise par plusieurs partenariats :

– Partenariat avec l'association Pimms Médiation : actions de médiation dans les transports pour le compte des filiales de Keolis, accès aux droits des populations, insertion professionnelle des médiateurs

– Partenariat avec l'association TAPAJ, pour l'insertion de jeunes en situation de grande précarité par la réalisation de mission sur les sites de Keolis

– Accès à la mobilité : réalisation d'ateliers mobilité afin d'acculturer les populations à savoir se déplacer avec les transports en communs (utilisation d'une application mobilité, savoir lire un plan, etc).

L'ensemble des populations sont visées par ces actions : des jeunes aux seniors, en passant par les personnes éloignées de l'emploi.

Fondation Groupe SNCF

En 2025, la Fondation a accompagné plus de 675 projets et associations.

Les Coups de cœur citoyens

La Fondation Groupe SNCF valorise l'engagement citoyen de ses salariés engagés ou sympathisants, en permettant aux projets associatifs qu'ils soutiennent de bénéficier d'une dotation financière de 1 000 ou 2 000 euros, et même 3 000 euros pour le projet élu le « Coup de cœur régional ». Ainsi tout salarié du Groupe peut présenter un projet associatif dans lequel il est investi en dehors de son travail.

Pour 2025, les Coups de cœur citoyens ont distingué les projets associatifs de solidarité, d'éducation et d'insertion, de transition écologique, y compris dans le champ du handicap avec le Prix Guy Crescent.

En 2025, plus de 300 projets ont été soutenus pour un montant de 592 000 euros.

Réflexions sur le nouveau quinquennat

En 2025, la Fondation Groupe SNCF a mené une réflexion sur son prochain quinquennat 2026-2030, en y associant ses parties prenantes. Ce nouveau cycle de mécénat démarre en janvier 2026, autour de la mission « Pour une jeunesse en mouvement ». Plusieurs chantiers clés seront engagés : analyse des enjeux sociétaux liés à la jeunesse et à l'économie sociale et solidaire, définition de la posture de mécène, réflexion sur la place et le rôle des jeunes dans la gouvernance.

Favoriser les synergies

La Fondation Groupe SNCF rassemble ses partenaires associatifs une fois par an, au niveau national et dans chacun des territoires. Cela permet aux associations de se rencontrer et de réfléchir à la mise en place de nouveaux projets communs, pour mieux répondre aux besoins des bénéficiaires et pour plus d'impact.

3.3.4.4 Mesure de l'efficacité des actions

Prévention et réduction du bruit

Les projets d'aménagements de SNCF Réseau bénéficient d'une couverture médiatique importante assurant la visibilité des actions entreprises (communiqués de presse, publications sur les réseaux sociaux et contribution dans les médias spécialisés). Ces actions mettent en lumière les bénéfices et les enjeux des projets tout en informant les communautés locales et les parties prenantes des avancées réalisées.

Les remontées d'élus et les courriers adressés à SNCF Réseau constituent des canaux de détection essentiels pour identifier les incompréhensions ou les préoccupations des territoires. Ces signalements font l'objet d'un traitement rigoureux. Ils sont intégrés dans les processus de concertation, garantissant que les projets répondent aux attentes des collectivités et des citoyens.

Pour les grands projets, la procédure du bilan LOTI permet, cinq ans après la mise en service, une évaluation des impacts du projet en regard de ce qui était prévu.

Bilan de l'engagement sociétal et territorial

Afin de s'assurer de l'efficacité et de l'impact des dispositifs proposés, un bilan de l'engagement sociétal et territorial est réalisé chaque année. Il est décliné :

- Par région
- Par société, dont SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF Voyageurs
- Par thématique.

Ce bilan est partagé avec les parties prenantes internes concernées et permet de corriger et améliorer ce qui doit l'être pour gagner en efficacité par rapport aux enjeux de chacun.

Chaque thématique fait également l'objet d'un partage avec les parties prenantes externes, ainsi :

- Médiation sociale et ateliers d'apprentissage à la mobilité avec le Réseau national Pimms Médiation
- Interventions en milieu scolaire avec le ministère de l'Éducation nationale
- Accueil des personnes condamnées à des peines de TIG avec l'ATIGIP
- Chantiers TAPAJ avec la tête de réseau de TAPAJ France
- Le développement du recours aux ACI avec le réseau Chantier École.

Avec chaque partenaire, ces temps sont l'occasion de faire le bilan des actions menées et de dresser le plan d'action de l'année à venir. Les actions sont évaluées au regard des enjeux de chacune des parties et des bénéfices attendus pour ceux qui en sont les destinataires finaux (les jeunes, les personnes en fragilité, etc.).

À cet égard et d'une manière plus globale, l'entreprise attache une attention particulière aux actions menées par ses partenaires associatifs nationaux, à l'accompagnement apporté à leurs bénéficiaires (rapports d'activité, études d'impact). Cette analyse permet :

- De s'assurer que l'action du partenaire est bien conforme à l'objet attendu et toujours en lien avec l'impact sociétal positif soutenu par le Groupe
- D'identifier les difficultés potentielles rencontrées par le partenaire pour assurer son action d'intérêt général et de pouvoir, dans la mesure du possible, l'accompagner dans la mise en place de solutions adaptées (par exemple mise en relation avec d'autres entreprises partenaires potentielles afin d'assurer son développement).

Au-delà du bilan annuel partagé, des points réguliers, formels ou informels rythment l'année et permettent un suivi régulier des partenariats.

Enfin, afin d'évaluer l'impact des interventions en milieu scolaire (risques ferroviaires et citoyenneté) une étude en la matière a été lancée fin 2025. Elle aura pour but d'évaluer :

- La mémorisation des messages de prévention par les collégiens et lycéens
- Les changements de comportement induits
- L'impact sur les volontaires SNCF en termes notamment de développement de compétences, sentiment de fierté d'appartenance à l'entreprise, etc.
- La perception des managers des volontaires quant à la mise à disposition de leurs équipes pour ce type d'interventions (motivations pour libérer le salarié, évolution de leur relation, etc.).

Les résultats de cette mesure d'impact sont attendus à fin juin 2026. Une autre mesure d'impact devrait être lancée courant 2026 sur la thématique des ateliers d'apprentissage à la mobilité.

Étude d'impact de la Fondation Groupe SNCF

Conduite par le cabinet spécialisé Koreis, cette démarche d'évaluation d'impact s'est déroulée de juillet 2024 à mars 2025. L'enquête a été menée par questionnaire auprès de :

- 4450 salariés SNCF
- 300 porteurs de projets associatifs soutenus par la Fondation
- Et 44 entretiens menés auprès des différentes parties prenantes : jeunes, autres Fondations, dirigeants régionaux des entités du groupe SNCF, acteurs publics des territoires d'implantation (Conseil régional, Académie).

Principaux enseignements :

- Le renforcement des capacités des projets : 90% des associations bénéficiant d'un soutien pluri-annuel considèrent que la contribution de la Fondation a permis une augmentation des bénéficiaires directs de leurs actions
- Pour les jeunes soutenus, des changements concrets : 1000 projets soutenus pendant le quinquennat
- Des actions qui créent de la valeur et des liens entre les acteurs du territoire : 150 partenariats financiers territoriaux pluri-annuels
- Mise en avant de l'approche systémique de la Fondation : soutien de projets agissant à la racine des problèmes, participation des jeunes bénéficiaires à la gouvernance
- Les montants et les modalités de financement, notamment avec des mécénats s'inscrivant dans la durée (trois à cinq ans) pour un accompagnement durable, de proximité, à fort impact.

Étude d'impact des achats SNCF en France

En 2025, l'activité ferroviaire du groupe SNCF a réalisé 15,9 milliards d'euros d'achats.

Tous les ans, la direction des Achats Groupe réalise la mesure de l'empreinte territoriale de ses achats, selon la méthode « Local FOOTPRINT® » avec le support d'un cabinet spécialisé.

En 2024, Elle a soutenu 269 117 emplois indirects et induits, dont :

- 53% sont des emplois indirects dans la chaîne des fournisseurs
- 31% sont des emplois induits par la consommation des ménages et 13% par les dépenses publiques.

La dépense achats des sociétés ferroviaires a engendré une contribution de 19,5 milliards d'euros au PIB français, soit 0,75% du PIB français.

3.3.4.5 Identification des actions à mettre en œuvre pour parer aux impacts matériels négatifs

Prévention et réduction du bruit

Pour prévenir et réduire les impacts sur les populations riverains en cas de fortes nuisances sonores liées à ses travaux, SNCF Réseau déploie sur certains chantiers et bases de travaux des outils de mesure, prévention et gestion des nuisances sonores. Il applique le devoir de concertation et d'information pour réduire les plaintes et contentieux décrit en S3-2.

Pour chaque projet, une étude de bruit est réalisée pour déterminer les niveaux sonores en façade de l'ensemble des bâtiments sensibles situés le long du réseau et dimensionner, le cas échéant, les protections nécessaires pour respecter les seuils définis par la réglementation.

SNCF Réseau contribue également à l'élaboration des cartographies stratégiques du bruit pour les voies ferrées circulées par plus de 30 000 trains par an et dans les agglomérations denses de plus de 100 000 habitants. Ces cartographies constituent un diagnostic de l'exposition sonore des populations. Elles sont un préalable à la définition d'un plan d'action.

SNCF Réseau réalise également le classement sonore des voies ferrées circulées par plus de 50 trains quotidiens qui sera proposé aux préfetures puis acté dans les documents d'urbanisme.

3.3.4.6 Mesures mises en œuvre pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Prévention et réduction du bruit

L'atténuation des nuisances sonores générées par le trafic et les travaux ferroviaires est un enjeu majeur pour accompagner le développement du report modal vers le train pour le transport des voyageurs et marchandises. Le bruit dans l'environnement est un enjeu sanitaire et social, ainsi qu'une condition nécessaire d'acceptabilité des activités et projets ferroviaires et de bonnes relations avec les riverains et collectivités.

Les actions de prévention et de réduction de la pollution sonore mises en œuvre et détaillées précédemment, visent ainsi à préserver la santé et le cadre de vie des riverains du réseau.

3.3.4.7 Incidents en matière de droits humains

En 2025, le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés aux communautés affectées.

3.3.4.8 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

Les éléments financiers relatifs aux dépenses opérationnelles et investissements sont très disséminés dans les systèmes d'information et n'ont pas pu être identifiés.

Prévention et réduction du bruit

Au sein de SNCF Réseau, l'ensemble de l'entreprise est concerné, en particulier les pôles production des établissements. Pour les projets, les spécialistes de la concertation sont chargés d'organiser le dialogue territorial. La direction juridique est mobilisée sur ce qui relèverait de lanceur d'alerte ou d'un contentieux.

Engagement sociétal et territorial

La politique sociétale du Groupe est portée dans la plupart des territoires par les managers de l'engagement sociétal, qui sont aussi les correspondants de la Fondation Groupe SNCF.

Le budget annuel comprend :

- 70 000 euros annuels pour le réseau national Pimms Mediation
- 5 000 euros pour le réseau TAPAJ
- 5 000 euros pour Unis-Cité Hauts-de-France.

Fondation Groupe SNCF

En 2025, un réseau de correspondants régionaux coordonne et relaie les initiatives de la Fondation Groupe SNCF et les engagements sociétaux dans leurs territoires. Ce réseau est animé par la Fondation Groupe SNCF et la délégation engagement sociétal et territorial de la direction RSE Groupe.

La Fondation accompagne ses associations partenaires dans la durée, avec des soutiens pluriannuels, sous différentes formes :

– Financièrement : en 2025, 3 954 450 euros ont été versés auprès de 478 projets associatifs dont 57 % directement au cœur des territoires

– Par du mécénat de compétences, court et long, voir S1-4.

Présents dans chaque région, les Correspondants Fondation accompagnent les associations au plus près de leurs besoins. Ils définissent avec elles de nouvelles missions de mécénat de compétences qui seront systématiquement proposées aux salariés du Groupe. 140 associations proposent ainsi des missions en mécénat de compétences.

3.3.5. Cibles - S3-5

Le groupe SNCF n'a pas défini de cibles mesurables, axées sur les résultats en lien avec les IRO matériels liés aux communautés affectées.

3.3.5.1 Prévention et réduction du bruit

Le respect du code de l'environnement et des règles juridiques dans le cadre des projets et des activités à risque en France et en Europe encadre et prévient les impacts négatifs vis-à-vis des communautés affectées et de l'environnement dans lequel elles vivent.

La politique Droits humains du groupe SNCF est récente (décembre 2023). Dans le cadre du plan de vigilance, il est prévu de planifier son déploiement et sa mise en œuvre concrète, en particulier pour ce qui touche aux communautés locales et aux territoires dans la sphère internationale au-delà de l'Europe. Cela renforcera des actions et dispositifs déjà existants. Des cibles pourront être définies une fois que des actions clés ou procédures spécifiques auront été identifiées et décidées.

3.3.5.2 Lien social et vitalité économique dans les territoires

L'efficacité des actions menées dans le cadre la politique sociétale et territoriale, de la Fondation Groupe SNCF et de la politique Achats responsables est mesurée à l'aide des bilans d'impacts décrits en S3-4.

3.4. Consommateurs et utilisateurs finaux - S4

3.4.1. Politiques - S4-1

Les clients finaux dont il est question dans ce chapitre peuvent être des voyageurs ou des visiteurs en gare :

– 15 millions de voyageurs transportés chaque jour dans le monde tous modes confondus

– 10 millions de voyageurs et visiteurs dans les 3000 gares françaises traversant les espaces ou fréquentant les commerces en gare quotidiennement.

Les Autorités organisatrices de la Mobilité (AOM), bien que clientes de certaines sociétés du groupe SNCF, ne sont pas considérées ici comme clients finaux, pour autant elles interviennent parfois comme intermédiaires entre le Groupe et les voyageurs. Le Groupe compte 320 AOM clientes en France et dans le monde. GEODIS est exclu car les enjeux RSE vis-à-vis de ses propres clients B2B font l'objet d'un traitement séparé et ne relèvent pas de la catégorie des consommateurs et utilisateurs finaux.

Les enjeux de durabilité liés aux clients finaux de l'entreprise identifiés comme matériels peuvent être regroupés selon les thèmes suivants :

Thème	Sociétés du Groupe concernées
Accessibilité du service (tarifaire, physique ou numérique)	Sociétés ferroviaires hors RLE, Keolis
Sécurité des voyageurs	Sociétés ferroviaires, Keolis
Cybersécurité (données personnelles et systèmes d'exploitation)	Sociétés ferroviaires, Keolis
Disponibilité d'un service performant	Sociétés ferroviaires hors RLE, Keolis

Point d'attention : certaines politiques permettant de prévenir, atténuer et corriger les impacts affectant les consommateurs sont développées dans d'autres chapitres du rapport de durabilité. C'est notamment le cas des politiques de Sécurité, Cybersécurité ou des politiques d'Adaptation au changement climatique, qui concourent directement à la fourniture d'un service disponible et de qualité aux voyageurs. Seules les informations non reprises dans les autres chapitres figurent ici (ex. : actions relatives à l'information voyageurs en situation perturbée permettant d'atténuer les conséquences liées à

l'indisponibilité partielle ou totale du service et permettre aux voyageurs de s'organiser en toute autonomie).

3.4.1.1 Politiques - Accessibilité du service

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à garantir à tous l'accès à la mobilité partagée (ferroviaire et routière), qu'elle soit physique, tarifaire, ou numérique.

Accessibilité physique : rendre accessible toute la chaîne du déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite via l'adaptation des infrastructures et du service. Il est à noter que rendre les gares, les trains, l'information, le numérique plus inclusifs profite à un large public (dont les personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, les personnes âgées, les femmes enceintes, les jeunes parents ou groupes scolaires) ;

Accessibilité tarifaire : rendre le transport financièrement accessible à un large public ;

Accessibilité numérique : rendre les plateformes numériques (sites web et applications mobiles), accessibles à tous les utilisateurs, y compris ceux avec un handicap moteur sensoriel, cognitif, mental ou psychique. C'est aussi accompagner les publics fragiles, jeunes et seniors, à l'apprentissage de leur utilisation.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO			Politique	Plan d'action
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact négatif	Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie	- Politique accessibilité tarifaire - Politique accessibilité physique - Politique accessibilité numérique - Politique droits humains Groupe	- Accessibilité tarifaire - Développer les services et offres commerciales (Ouigo, cartes avantages...) - Accessibilité physique - Poursuivre la mise en accessibilité des équipements et infrastructures - Proposer des services d'accompagnements et d'assistance en gare et à bord - Former les salariés en contact avec les clients - Accessibilité numérique - Poursuivre la mise en accessibilité des sites et applications numériques
	Risque	Manque d'accessibilité dans l'offre du Groupe		
Gestion de l'énergie	Impact négatif	Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie		

Champ d'application

L'accessibilité est entendue dans toute sa diversité sans exclusion : accessibilité physique, accessibilité tarifaire, accessibilité numérique.

Sur le périmètre ferroviaire

Toutes les activités et les équipements font l'objet d'une politique d'accessibilité (accessibilité des gares pour les gares inscrites aux Schémas Directeur National et Régional Accessibilité – SDNA / SDRA, accessibilité du matériel roulant, services d'accompagnement des clients)

La politique d'accessibilité tarifaire concerne le service librement organisé (TGV INOUI, OUIGO, Eurostar, etc.), les politiques tarifaires des activités conventionnées (Transilien, TER, INTERCITÉS) lesquelles sont décidées par les Autorités organisatrices de la Mobilité (le décret d'application de la loi du 4 août 2014 paru le 19 mars 2016 accorde aux Régions, Autorités organisatrices des Transports sur leur territoire, la liberté de fixer leurs propres tarifs et conditions d'achat associées sur les trajets TER, qu'ils soient ou non en correspondance avec un trajet TGV INOUI ou INTERCITÉS)

La politique d'accessibilité numérique porte sur l'ensemble des activités, incluant la préparation du voyage (dont la distribution), la réalisation du voyage (information voyageurs) et l'après-voyage (service après-vente).

Sur le périmètre de Keolis

Keolis met à la disposition des Autorités organisatrices de la Mobilité son savoir-faire et son expertise en matière de mobilité inclusive sur l'ensemble des réseaux où il opère. Les offres et les services de mobilité sont concertés et coconstruits avec les partenaires locaux et nationaux (associations, institutions).

Responsabilité de mise en œuvre

Les président(e)s de chacune des SA sont responsables de la mise en œuvre de la politique Accessibilité, qu'elle soit physique, tarifaire ou numérique, sur leur périmètre respectif. Sur l'accessibilité physique, un rôle spécifique est dévolu à SNCF Réseau : à la suite de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, le Groupe a adopté une stratégie pour y répondre. La loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un Nouveau Pacte Ferroviaire donne autorité à SNCF Réseau d'assurer de façon transparente et non

discriminatoire, conformément aux principes du service public, la coordination de l'ensemble des acteurs afin de garantir aux personnes handicapées et à mobilité réduite, une autonomie de déplacement à chaque étape de la chaîne de transport ferroviaire ou, à défaut, l'accès à des services leur permettant

d'organiser leur voyage. Cette responsabilité est confiée à la direction générale Clients et Exploitation de SNCF Réseau, qui joue le rôle de garant de l'équité du système vis-à-vis de tous les transporteurs circulant sur le réseau ferroviaire national.

3.4.1.2 Politiques - Sécurité des voyageurs

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à offrir un service performant, sûr et sain aux voyageurs. Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO			Politique	Plan d'action
Santé & sécurité	Impact négatif	Effets négatifs graves et irréremédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave	Politique sécurité groupe SNCF	<i>Action menées spécifiquement à destination de la sécurité des voyageurs :</i> Informers les clients et le grand public des risques et mesures de sécurité
	Impact positif	Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique		

La politique sécurité du Groupe est une politique de Sécurité globale et sa mise en œuvre a vocation à assurer la protection des clients finaux. La politique Sécurité est décrite en S1.

[MDR-P(b)]

Champ d'application

– Chaque activité est couverte par une politique Sécurité : une même politique sécurité s'applique aux sociétés du Groupe ferroviaire et tient compte de leurs spécificités, tandis que Keolis pilote et anime sa propre politique Sécurité

– Tous les consommateurs se positionnent en aval de la chaîne de valeur du Groupe et sont couverts par les politiques Sécurité du Groupe, dans toutes les zones d'activité, en France et à l'international.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

	IRO		Politique	Plan d'action
Cybersécurité et protection des données personnelles	Impact négatif	Atteinte à la vie privée, à la réputation et à la sécurité des personnes concernées affectées (clients, salariés de l'entreprise ou salariés des prestataires et fournisseurs)	- Politique générale de sécurité des systèmes d'information du groupe SNCF (PGSSI) - Politique RGPD	- Sensibiliser et former les salariés - Renforcer la gouvernance de la sécurité des SI - Participer à des initiatives sectorielles - Réaliser une veille, notamment sur l'évolution des modalités d'attaques
	Impact négatif	Atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaque visant les systèmes du Groupe		
	Risque	Cyberattaques		

La politique Cybersécurité est décrite en ESRs-S1.

Champ d'application

La politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) s'applique à l'ensemble des entités et personnes rattachées directement ou contractuellement au groupe SNCF. Elle touche l'ensemble des métiers et fonctions centrales du siège, les filiales et les directions régionales ainsi que tous les collaborateurs disposant d'un statut ou contrat de travail permanent ou temporaire. La PGSSI s'applique également à tous les biens essentiels, ainsi qu'aux biens supports dont le Groupe a la propriété ou la jouissance par contrat. Les principes de cette politique (dont les principes RGPD) s'appliquent à tous les systèmes d'information, y compris les systèmes industriels qu'ils soient d'infrastructure au sol ou embarqués. Ils s'appliquent également aux fournisseurs et prestataires ayant accès physiquement ou logiquement aux

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur Risques, Audits, Sécurité, Sûreté de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique Sécurité pour les sociétés ferroviaires, et cette responsabilité incombe à la présidence de Keolis sur son périmètre. Tous sont membres du COMEX Groupe.

3.4.1.3 Politiques - Cybersécurité

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à garantir la protection des données personnelles des clients et l'intégrité des systèmes d'exploitation pour assurer la sécurité du service.

systèmes d'information du Groupe ainsi qu'aux entités engagées dans une démarche de convergence ou de rapprochement avec le groupe SNCF.

Responsabilité de mise en œuvre

Le directeur Numérique & IA Groupe & e.SNCF Solutions de SNCF SA est responsable de la mise en œuvre de la politique Cybersécurité pour les sociétés ferroviaires, et cette responsabilité incombe aux Présidentes de SA pour GEODIS et Keolis sur leur périmètre respectif. Tous sont membres du COMEX Groupe.

3.4.1.4 Politiques - Disponibilité d'un service performant

Objectifs généraux

Les politiques mises en œuvre visent à offrir un service de mobilité fiable et performant pour permettre aux clients d'anticiper leurs déplacements et de se déplacer en autonomie.

Elles portent les enjeux matériels identifiés dans le cadre de l'analyse de double matérialité :

IRO			Politique	Plan d'action
Stratégie d'adaptation au changement climatique	Impact négatif	Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises	- Politique adaptation au changement climatique Groupe - Politique sécurité groupe SNCF - Politiques Ressources humaines des sociétés - Politique Droits humains groupe SNCF - Politiques d'amélioration de la qualité de production et de développement commercial	- Pour prévenir les perturbations (les plans d'actions sont décrits dans E1 et S1) : - Adapter l'entreprise au changement climatique pour maintenir la disponibilité des actifs et des infrastructures - Mettre en œuvre les politiques sécurité pour éviter tout accident pouvant notamment interrompre le trafic - Animer le dialogue social au sein de l'entreprise pour assurer la continuité de service - Pour limiter les effets de l'indisponibilité temporaire en situation perturbée : - Améliorer la qualité de l'information voyageurs et la prise en charge en situation perturbée - Pour améliorer la desserte des territoires et fournir un service performant aux clients en situation nominale : - Régénérer et moderniser le réseau ferroviaire - Améliorer la performance production - Poursuivre la diversification de l'offre
Santé & sécurité	Impact négatif	Accident menant à l'interruption des activités du Groupe, affectant ainsi l'économie globale ou locale		
Qualité du dialogue social et des relations industrielles	Impact négatif	Perturbation des services de transport liée aux conflits sociaux pouvant en cascade affecter les conditions de vie et l'économie globale ou locale		
Intérêts des consommateurs et Offre inclusive	Impact positif	Disponibilité du service sur le territoire		
	Opportunité	Perfectionnement de l'expérience voyageurs		

Les politiques Sécurité et Dialogue social sont décrites en S1 et la politique d'Adaptation au changement climatique est décrite en E1.

Champ d'application

Les politiques visant à s'assurer de la disponibilité du service portent sur l'ensemble des activités et s'appliquent à toutes les zones géographiques où l'entreprise opère.

Responsabilité de mise en œuvre

Les présidents / directrices de chacune des SA sont responsables de la mise en œuvre des politiques liées à la disponibilité du service, qu'il s'agisse d'atténuer et corriger les impacts négatifs associés à l'indisponibilité du service ou qu'il s'agisse de la diversification de l'offre de transport. La directrice Technologies, Innovation, et Projets Groupe, membre du COMEX Groupe, est également en responsabilité sur la diversification des solutions de transport. Sur certains sujets spécifiques, seules une ou plusieurs SA sont concernées (SNCF Voyageurs et Keolis pour l'information Voyageurs).

3.4.1.5 Procédures de surveillance des politiques en faveur des consommateurs finaux

Les procédures de surveillance de ces politiques sont pilotées conjointement et en subsidiarité par les directions métiers de SNCF SA (direction Sécurité, direction Numérique) et celles des sociétés du Groupe (SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions pour la production et la diffusion de l'information Voyageurs, chaque société étant responsable sur son périmètre propre). L'ensemble de ces enjeux sont portés auprès du comité exécutif du Groupe, soit via les directions métiers de SNCF SA soit via les présidents des sociétés concernées [cf. Le rôle des organes d'administration, de direction et de surveillance – ERS2-GOV-1].

Les procédures de surveillance impliquent un suivi régulier des résultats et de la performance et des audits (audits accessibilité numérique, audits sécurité), via des plans annuels d'audit.

3.4.1.6 Prise en compte des intérêts des parties prenantes et mise à disposition des politiques

Une attention particulière est portée aux parties prenantes qui incluent notamment les clients, les associations d'usagers, les associations nationales représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite et les Autorités organisatrices de la Mobilité.

Plus spécifiquement, celle portée aux intérêts des parties prenantes est au cœur de l'élaboration des politiques en matière d'accessibilité et pour garantir la disponibilité du service. Ces préoccupations sont centrales pour le Groupe au titre de sa mission de service public et de sa raison d'être « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable ».

Le Groupe communique via différents canaux sur les politiques, actions et résultats en matière de sécurité des voyageurs, d'accessibilité et de cybersécurité. Les clients ont accès à ces informations :

– Via les sites institutionnels : site du groupe SNCF (www.groupe-sncf.com), sites des sociétés (SNCF Voyageurs)

– Via le site marchand SNCF Connect

– Directement auprès du personnel commercial

– Auprès d'associations représentant leurs intérêts siégeant au sein de comités de parties prenantes ou de consommateurs (cf. chapitre dialogue avec les consommateurs) auprès desquels le Groupe ou les sociétés en responsabilité partagent bilans et perspectives.

– Exemples d'informations disponibles concernant les activités des sociétés ferroviaires :

– Sécurité : rapport annuel sécurité SNCF Réseau

– Accessibilité : Rapport annuel d'accessibilité

• Le [site SNCF Réseau](#) propose des informations sur la politique accessibilité, dont le rapport annuel et le guide à mobilité réduite

• Information des clients sur les services et l'achat de services, dans la section accessibilité du [site voyageurs.com](#)

- Déclaration d'accessibilité du site et des applications [SNCF Connect](#)
- La page [assistance](#) de SNCF Gares & Connexions ou directement auprès du personnel commercial
- Informations complémentaires propres à certaines activités (guide Eurostar sur les services aux voyageurs et sur le matériel roulant).

– Cybersécurité :

- Offrir un espace de confiance aux parties prenantes du SI est fondamental et plus largement aux clients, collaborateurs, partenaires, actionnaires et grand public. Ainsi, chaque collaborateur, en fonction de son métier, doit pouvoir accéder à la bonne information et au bon moment. Cet espace de confiance est essentiel pour le développement des activités et le maintien des relations durables avec les clients.
- La politique générale de Sécurité des Systèmes d'Information (PGSSI) qui en est un élément de référence, est disponible dans la bibliothèque interne de référentiels à disposition des collaborateurs de l'ensemble du Groupe et des entités qui y sont rattachées.
- En matière de données personnelles, le groupe SNCF publie sur son site internet, accessible à tous les clients des trains et usagers des gares, une politique générale de confidentialité. Par ailleurs, pour chaque traitement spécifique de données à caractère personnel, au travers d'un site internet ou d'une application mobile le client est informé du traitement associé au travers de mentions d'information conformes au RGPD.
- Pour l'ensemble du Groupe, des communications internes sur l'ensemble des politiques traitant des enjeux matériels de durabilité affectant les voyageurs sont diffusées et relayées par la ligne managériale auprès des équipes en charge de leur mise en œuvre (ex. : politique Sécurité dans le cadre du programme PRISME pour le groupe ferroviaire, campagnes de sensibilisation et des formations sur la cybersécurité).

3.4.1.7 Engagements en matière de droits humains et dispositions associées

Engagements

Les engagements en matière de droits de l'Homme vis-à-vis des clients sont formalisés dans la politique Droits humains du Groupe, adoptée fin 2023 et signée par l'ensemble des présidents de SA comme suit :

« Par ses missions d'utilité publique, le groupe SNCF contribue au développement d'une mobilité sûre et durable des personnes et des biens. Par la recherche constante d'un comportement exemplaire, le Groupe s'efforce d'assurer au quotidien à tous ses clients, une égalité de traitement dans l'accès à ses services, en ne tolérant aucune forme de discrimination, harcèlement ou violence envers eux, notamment à l'égard des personnes les plus vulnérables. Le Groupe s'engage également à protéger les informations confidentielles et les données à caractère personnel de ses clients. Le Groupe fournit à ses clients les informations qui leurs sont nécessaires et propose des services de médiation ou de réclamation à ceux qui estimeraient non tenus ces engagements à leur égard. »

Cette politique est alignée avec :

- Les ODD
- Les Principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies
- Les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales
- La loi de 2005 et les décrets arrêtés qui en découlent (cf. ordonnance de 2014 qui modifie les délais de mise en accessibilité des gares)

– La loi d'Orientation des Mobilités (LOM)

Mécanismes de contrôle

Les processus et mécanismes visant à contrôler le respect de ces engagements sont couverts par trois lignes de maîtrise :

- Le management opérationnel des entités définit et met en œuvre un dispositif de contrôle sur les risques dont il a la charge.
- Les directions fonctionnelles des sociétés exercent des missions d'appui et de pilotage auprès des directions opérationnelles.

– L'audit interne apporte une évaluation indépendante du niveau de maîtrise des risques et de la robustesse du contrôle interne. Ces mécanismes de contrôle sont mis en œuvre par chacune des sociétés, chacune étant responsable de la mise en œuvre de la politique sur son périmètre.

La mise en œuvre du plan de vigilance permet de s'assurer de la mise en œuvre des actions relatives aux atteintes graves identifiées.

Modalités de dialogue et mesures de remédiation

Les interactions avec les consommateurs finaux en matière de droits humains s'inscrivent dans le cadre général des interactions avec les consommateurs décrites ci-après [cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – ESRS S4-2].

Les mesures visant à remédier et/ou à permettre de remédier aux impacts sur les droits de l'Homme des consommateurs finaux s'inscrivent dans le cadre général des mesures de remédiation décrit ci-après [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels – ESRS S4-3].

Lorsque les droits humains sont liés à la sécurité et à la cybersécurité, les mesures sont prises en priorité dans le cadre de la gestion de crise, car ces atteintes sont estimées comme les plus graves ou pour lesquelles tout retard d'intervention donnerait un caractère irrémédiable.

3.4.1.8 Alignement sur les instruments internationalement reconnus et les normes tierces

Instruments internationalement reconnus

Les politiques du Groupe relatives aux droits de consommateurs sont alignées au niveau international notamment sur :

- Les Objectifs de développement durable (ODD)
- Les principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits de l'Homme des Nations unies, eux-mêmes faisant référence aux principes fondamentaux définis par la charte internationale des Droits de l'Homme (Déclaration universelle des Droits de l'Homme, pacte international relatif aux droits civils et politiques, pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels)
- Les principes directeurs de l'OCDE à l'intention des entreprises multinationales
- Les principes directeurs des Nations unies pour la protection du consommateur.

La politique Droits humains du Groupe formalise ces engagements et se réfère explicitement à ces textes. Elle reconnaît notamment que la sécurité est un aspect fondamental des droits des consommateurs ; le Groupe met en place des mesures de sécurité rigoureuses dans ses gares et à bord de ses trains pour garantir la protection des passagers, en portant une attention particulière aux besoins des personnes vulnérables, comme des espaces réservés et des systèmes d'appel d'urgence facilement accessibles. La protection des données personnelles fait également partie intégrante des droits des consommateurs ; le Groupe adopte des mesures de cybersécurité pour protéger les informations personnelles de ses clients contre le vol et l'abus, assurant

ainsi que les informations des personnes vulnérables sont protégées contre toute exploitation indue.

Ces engagements se déclinent dans des programmes, actions et dispositifs concrets, décrits notamment dans le plan de vigilance du Groupe, en particulier sur les thématiques de santé et sécurité, de cybersécurité et de données personnelles.

Des cas de non-respect des principes listés ci-dessus ont été signalés et le groupe SNCF est engagé dans une amélioration continue de ses processus de gestion des risques, de conformité et de remédiation. Les actions entreprises pour traiter ces cas et atténuer les occurrences futures, et les mesures mises en œuvre pour améliorer la conformité sont décrites ci-après [cf. Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels – ESRS S4-3].

Les politiques peuvent également être alignées avec des normes tierces telles que les normes ISO.

Alignement sur des normes tierces – Accessibilité

Les politiques d'accessibilité du Groupe sont conformes aux principes directeurs des Nations unies pour la protection du consommateur en matière d'accès équitable et non discriminatoire aux services essentiels, notamment pour les personnes vulnérables. Elles s'appuient, pour la mise en œuvre opérationnelle, sur des référentiels techniques, notamment :

- Le référentiel général de l'Amélioration de l'Accessibilité (RGAA) version 4.1.2 pour les sites web
- Le référentiel d'évaluation de l'accessibilité des applications mobiles (RAAM 1)
- Les Web Content Accessibility Guidelines (WCAG 2.2 niveau AA.) pour les services numérique d'Eurostar.

Alignement sur des normes tierces – Sécurité des voyageurs

– Les politiques Sécurité des sociétés ferroviaires sont conformes au cadre normatif européen et des États dans lesquels l'entreprise opère ainsi qu'aux exigences de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et de l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) en France.

– Les sociétés ferroviaires du Groupe s'engagent à respecter la norme ISO 39001 pour les systèmes de management de la sécurité routière dans le cadre des interactions avec les autres modes de transport.

– Pour Keolis, la politique sécurité, communiquée à l'ensemble des entités et déclinée localement, constitue la pierre angulaire de l'organisation et des rituels de management, avec un objectif de 38 % du chiffre d'affaires certifié ISO 39001 ou ISO 45001 à l'horizon 2025.

Alignement sur des normes tierces – Cybersécurité

La politique Cybersécurité du Groupe est conforme au règlement général sur la Protection des données (RGPD).

Le groupe a engagé une refonte du corpus documentaire de cybersécurité en amont des Jeux de Paris 2024 afin d'intégrer le standard américain NIST (dernière version) ainsi que la norme ISO 27001 : 2022 sur la sécurité des systèmes d'information, de manière à aligner ses règles de sécurité avec ses activités internationales.

Alignement sur des normes tierces – Disponibilité d'un service performant

La disponibilité d'un service ferroviaire performant et respectueux des droits des voyageurs est encadrée par :

- Le Règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires qui couvre notamment les droits à l'information, les conditions de transport, les remboursements et compensations en cas de retard ou d'annulation, ainsi que l'accès des personnes à mobilité réduite aux services ferroviaires.

3.4.2. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux - S4-2

3.4.2.1 Exemples de la prise en compte des points de vue des consommateurs

Les points de vue des consommateurs éclairent les décisions du Groupe dans le cadre du traitement des impacts que les activités de l'entreprise peuvent avoir sur eux. Les retours nourrissent les plans d'actions mis en œuvre et permettent d'adapter le service aux besoins et attentes des clients.

Exemples :

– Accessibilité physique : SNCF Voyageurs et ses filiales améliorent la qualité de l'accessibilité des trains au fil des rénovations et des nouvelles commandes de matériels. Pour ce faire, elles tiennent compte des réglementations et des retours des associations représentatives des personnes en situation de handicap (PSH) et personnes à mobilité réduite (PMR). Pour le nouveau TGV INOUI ainsi que pour les trois projets FLEXY, TELLi, DRAISY, les associations ont été sollicitées dès la conception des trains, pour renforcer l'accessibilité lors de leur mise en service (2026 pour le nouveau TGV INOUI), et de proposer une plus grande autonomie aux personnes en fauteuil roulant et aux personnes déficientes visuelles notamment.

– Accessibilité numérique : SNCF Voyageurs et ses filiales participent mensuellement à un comité technique permettant d'échanger sur les problèmes techniques d'accessibilité avec des associations représentatives de différents handicaps. Un module d'apprentissage à l'utilisation des applications de mobilité a été développé en 2024 par SNCF Connect & Tech, Keolis et une association de médiation sociale pour accompagner les publics fragiles, en particulier les jeunes et les seniors.

– Accessibilité et moyens d'échange avec les personnes malentendantes :

- Un contrat cadre avec Roger Voice (centre relais LSF, LFPC et STT adapté aux handicaps auditifs) permet aux conseillers d'échanger avec leurs interlocuteurs malentendants.
- ACCEO, est un service développé dans le cadre des Jeux de Paris 2024 à la suite d'un besoin exprimé par les associations qui a été généralisé et pérennisé depuis. Tous les personnels en contact client sont équipés d'ACCEO sur leur téléphone, ce qui permet la mise en relation avec un interprète en langue des signes, langue française parlée complétée et retranscription instantanée de la parole, en moins de 30 secondes.

3.4.2.2 Espaces de dialogues avec les consommateurs finaux et principes clés

Les retours des consommateurs nourrissent les plans d'actions mis en œuvre et permettent d'adapter le service aux besoins et attentes des clients. Ces retours directs s'effectuent par exemple dans le cadre de dispositifs d'écoute clients, la co-construction de solutions, la mesure de satisfaction ou les démarches d'après-vente. Les retours proviennent également indirectement via l'expression de représentants d'usagers, principalement dans le cadre du dialogue conduit au sein de comités dédiés.

Dialogue avec les représentants d'usagers

Comité des parties prenantes de SNCF SA (Groupe), comité des parties prenantes du réseau ferroviaire et des gares, comité de Keolis

La réforme ferroviaire de 2020 a institué la mise en place de deux comités des parties prenantes, l'un pour SNCF SA [cf. Intérêts et points de vue des parties prenantes – ESRS2-SBM-2], l'autre pour SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions. Par ailleurs, Keolis a mis en place son comité depuis plusieurs années.

À titre d'exemple, le décret fixant la composition du comité consultatif des parties prenantes de SNCF SA prévoit la participation de deux représentants des usagers sur proposition d'organismes ou associations représentatifs de ces usagers. Les présidents de UFC Que Choisir et de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) assurent ces missions au sein du CPP de SNCF SA. Par ailleurs, un représentant du conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH) siège en tant que personnalité qualifiée.

Conseil consultatif des consommateurs de SNCF Voyageurs

Il s'agit d'un protocole d'accord signé entre SNCF Voyageurs et les associations nationales de consommateurs. Animé par le président de SNCF Voyageurs en présence des représentants des activités Voyageurs (TGV, TER, INTERCITÉS, Transilien et SNCF Connect & Tech), ce comité consultatif se réunit deux fois par an afin de présenter les actualités, le bilan, les perspectives de travail et répondre à l'ensemble des questions écrites des associations. La Médiatrice SNCF présente son rapport et ses recommandations lors de la séance d'avril.

Instances de concertation accessibilité pilotées par SNCF Réseau

Les séances annuelles bilatérales au sein du Conseil Consultatif Pour l'Accessibilité (CCPA), réunissent les présidents des associations avec les représentants des différentes Entreprises Ferroviaires et SNCF Gares & Connexions de manière indépendante pour traiter de la stratégie et faire le point sur les grands projets en cours.

Les commissions techniques Accessibilité (CTA) rassemblent huit fois par an les membres des associations avec les référents accessibilité de SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et les entreprises ferroviaires pour traiter de projets spécifiques et plus techniques. Dans cet espace, les associations remontent tous les sujets qui les préoccupent ou qui empêchent l'accès aux services et émettent des remarques sur les projets présentés. Les sujets font l'objet de présentations en commissions techniques Accessibilité, avec droits de suite éventuels si la solution proposée n'est pas satisfaisante. La concertation peut aussi avoir lieu lors des tests et visites terrain ou au cours d'initiatives comme les « Vis ma vie » et même lors d'échanges plus informels.

SNCF Connect & Tech participe depuis 2016 au protocole de concertation SNCF, en tant qu'agence de distribution digitale de SNCF Voyageurs, au même titre que d'autres distributeurs. Ce protocole prévoit huit réunions par an entre les parties prenantes, afin d'ajuster les nouveaux services envisagés dans la chaîne de transport ferroviaire et d'apporter des réponses aux difficultés rencontrées, pour les usagers à besoins spécifiques, représentés par une dizaine d'associations partenaires PMR/PSH. Une fois par an, le Conseil consultatif des consommateurs de SNCF Voyageurs permet de dresser le bilan des avancées, et d'identifier les points difficiles restant à traiter.

Dialogue direct avec les clients

SNCF Voyageurs, SNCF Gares & Connexions et Keolis s'appuient sur une combinaison de dispositifs de dialogue et d'écoute pour associer les clients à la conception et à l'amélioration des services. Ces dispositifs sont mis en place soit de manière ponctuelle, via des campagnes ou enquêtes ciblées, soit en continu, notamment via la mise à disposition d'outils de remontée clients (mesure de la satisfaction clients, service après-vente).

SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions interroge régulièrement les voyageurs afin de mieux comprendre leurs attentes et d'améliorer en continu la qualité de service. Le baromètre de

satisfaction client BtoC, mené en face à face deux fois par an dans les grandes gares, évalue notamment l'information, la propreté, la sûreté ou encore l'intermodalité. En septembre 2025, 38 100 clients ont été interrogés dans 146 gares. Et les 100 gares de catégorie A (gares d'intérêt national) ont obtenu une note moyenne de 8,0 sur 10. Ce dispositif est complété par un baromètre en ligne réalisé quatre fois par an auprès de plus de 10 000 voyageurs, l'écoute en continu des réseaux sociaux, des enquêtes clients mystères pour évaluer la qualité produite tout au long du parcours clients et 136 gares équipées de QR code pour recueillir régulièrement la satisfaction des clients. Le « Club client » et la communauté "MaGare&Moi" qui rassemble plus de 2000 clients volontaires, contribuent à coconstruire la gare de demain avec SNCF Gares & Connexions. L'ensemble de ces dispositifs (baromètres, communauté « MaGare&Moi », enquêtes, QR codes) constitue un canal permanent de dialogue avec les voyageurs, permettant de recueillir leurs attentes et leurs retours d'expérience tout au long de l'année.

SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs déploie plusieurs dispositifs complémentaires pour mesurer de manière structurée la satisfaction et l'expérience de ses clients :

– Satisfaction à chaud : une enquête en ligne, réalisée par un institut indépendant, recueille l'évaluation des clients sur les différentes étapes du voyage (confort, propreté, information voyageurs, qualité de service du personnel, etc.). Un questionnaire est également envoyé après chaque contact avec le service client. Ces résultats alimentent un baromètre mensuel de satisfaction, analysé au niveau national.

– Voix du client : l'outil « Voix du client » centralise et analyse en continu les verbatims issus des enquêtes de satisfaction et des réseaux sociaux. Les analyses sont accessibles aux équipes internes pour piloter l'expérience client.

– Satisfaction à froid : au moins une fois par an, une étude interroge les clients sur leur expérience au cours des 12 derniers mois. Réalisée plusieurs mois après le dernier voyage, elle mesure la trace mémorielle de l'expérience et le niveau de recommandation. Ce dispositif est complété par des études ad hoc menées avec des instituts ou un panel de clients, ainsi que par des indicateurs de qualité produite.

– Enquêtes en cas de perturbation : des enquêtes spécifiques sont déclenchées en cas de perturbation sur les lignes et pour la prise en charge des trains impactés (TGV, Eurostar). Pour Eurostar, par exemple, un questionnaire est envoyé à chaque client en cas de retard de plus de 10 minutes, pour mesurer la satisfaction après perturbation, sur une échelle de 0 à 10.

– Programme « Simplicité clients » : lancé fin 2021, il vise à simplifier le parcours des clients voyageant avec plusieurs transporteurs SNCF (Transilien, TER, TGV-INTERCITÉS, etc.). Il a été conçu à partir du ressenti de 150 clients, d'analyses d'enquêtes de satisfaction, de réclamations et de messages sur les réseaux sociaux, puis testé et validé par un groupe témoin de clients.

Les pratiques de co-construction avec les utilisateurs sont au cœur du fonctionnement des activités et filiales :

– SNCF Connect & Tech : une communauté de clients SNCF Connect, créée en 2023, permet de recueillir les avis et de tester les évolutions du site et de l'application. Le site « Connect & Vous » est ouvert à tous et propose une à deux enquêtes par mois (questionnaires, sondages, ateliers en présentiel ou à distance) pour recueillir l'avis des utilisateurs sur de nouvelles fonctionnalités et de nouveaux services. A date, plus de 12 000 participants se sont déclarés volontaires pour participer à des sondages ou des ateliers, dont une vingtaine en 2025. SNCF Connect & Tech a été distingué pour la deuxième année consécutive, par le prix « Élu Service Client de l'année 2025 » dans la catégorie plateforme de réservation.

– Eurostar Community : Eurostar dispose d'une communauté de plus de 5 000 clients qui participent aux études menées sur ses cinq marchés.

– Comités de ligne Transilien : en Île-de-France les comités de ligne permettent de présenter un bilan de fonctionnement du réseau, les actions mises en œuvre et les perspectives d'amélioration. Animés par Île-de-France Mobilités, SNCF Voyageurs Transilien et le gestionnaire d'infrastructure, ils sont des lieux d'écoute et d'expression des besoins et permettent d'enrichir les propositions d'évolution du service par une vision partagée des différents acteurs.

Keolis

Keoscopie, l'observatoire des modes de vie de Keolis interroge régulièrement les usagers et les habitants des territoires sur leurs habitudes afin d'adapter au mieux les offres de mobilité. Chaque année, environ cinq études sont menées. Leurs résultats et les constats de Keolis sont présentés tout au long de l'année, aux élus, aux Autorités organisatrices de la Mobilité, ainsi qu'aux équipes locales, pour concevoir la mobilité de demain à l'échelle de chaque territoire. Dans le cadre de conférences ouvertes au public ou de réunions en petit comité, ces échanges permettent de mieux éclairer les enjeux locaux, en tenant compte de la diversité des citoyens.

3.4.2.3 Principes clés : suivi et animation du dialogue

Les sociétés du Groupe en contact direct avec les clients (SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, Keolis) sont responsables de l'organisation et du suivi du dialogue avec les consommateurs. Cette responsabilité est assurée selon le cas, par les directions en charge de la relation clients ou directement par la direction générale (par exemple, le conseil consultatif des associations nationales agréées de consommateurs présidé par le P.D-G de SNCF Voyageurs). À titre d'illustration, pour SNCF Voyageurs, les directions de la relations clients des activités TGV, INTERCITÉS, TER et Transilien et SNCF Connect & Tech pilotent l'évaluation et la satisfaction clients. L'accessibilité, quant à elle, est sous le contrôle de la direction Accessibilité au sein de la direction Générale Clients et Exploitation de SNCF Réseau.

L'efficacité du dialogue avec les consommateurs est évaluée :

- Par la mesure de la satisfaction clients et son évolution dans le temps
- Par des bilans annuels analysant les sujets remontés par les clients et leur traitement
- De manière indirecte, via l'élaboration et le déploiement de plans d'actions fondés sur le retour des clients.

Exemples SNCF Voyageurs

- Enrichissement du serveur vocal interactif du numéro d'appel unique 3635 afin d'améliorer l'expérience de contact des clients pour leurs demandes d'informations, d'achat par téléphone ou de réservation de services
- Information proactive des clients en correspondance en amont des situations perturbées, afin de les informer des modalités d'échange ou d'annulation de leurs titres de transport ou de report vers d'autres trains en cas de suppression de leur TGV, OUIGO, INTERCITÉS ou TER.

3.4.3. Processus visant à remédier aux impacts négatifs matériels - S4-3

3.4.3.1 Dispositions mises en œuvre

Approche générale et canaux disponibles

Le Groupe met à disposition différents canaux de communication permettant aux clients de remonter leurs préoccupations et de signaler tout impact négatif les concernant. L'analyse de ces remontées permet de définir et de mettre en œuvre les procédures de réparation (indemnisation, prise en charge clients ; etc.). Le dialogue avec

les parties prenantes et la mesure de la satisfaction clients (baromètres) contribuent à évaluer l'efficacité globale des mesures mises en place.

Les principaux canaux mis en place pour permettre aux consommateurs d'exprimer leurs préoccupations, besoins ou demandes de remédiation sont les suivants :

– Le conseil des consommateurs et les autres comités où siègent des représentants d'usagers [cf. Processus de dialogue avec les usagers – ESRS S4-2 ; Dialogue avec les représentants d'usagers]

– Les canaux dédiés à la relation clients, notamment le service après-vente

– Les enquêtes clients (enquête clients à bord)

– La plateforme d'alerte (une pour le périmètre ferroviaire et une pour les clients de Keolis), en particulier pour les sujets relatifs aux droits humains (ex. : discriminations, accès au service, etc.)

– Les canaux prévus pour l'exercice des droits des personnes concernées s'effectuent par voie électronique et/ou postale, auprès des contacts indiqués dans les mentions d'information, les conditions générales d'utilisation des applications et des sites internet, les formulaires de collecte, etc.

– Des dispositifs tiers auxquels le Groupe participe : le [site de la médiation](#) SNCF Voyageurs, le [service client](#) de SNCF Gares & Connexions et les associations Pimms Médiation, présentes dans des quartiers prioritaires de la politique de la ville et qui accompagnent notamment les voyageurs fragiles pour mieux connaître et utiliser les transports en commun.

Zoom sur les canaux de la relation clients de SNCF Voyageurs :

– En ligne : SNCF Connect (WhatsApp, Messenger, formulaire, téléphone), sites internet SNCF Voyageurs

– Par téléphone (au 36 35 pour les informations sur le voyage et l'achat de billet, au 3117 pour les sujets sécurité, pour les réclamations sur les circulations TER ; ou centre relais (Roger Voice + Acceo) et au 31177 par SMS pour les personnes malentendantes ou dans l'incapacité de parler).

– Via les réseaux sociaux (X, Instagram, Facebook, LinkedIn)

– Auprès des 800 agences de voyages agréées SNCF Voyageurs

Mise à disposition des canaux de remontée et traitement des questions soulevées

L'entreprise étant en interface directe avec ses clients finaux, la communication de ces canaux de remontée d'information est faite directement auprès des clients voyageurs (sur les sites internet, sur les billets vendus, etc.) et des partenaires via des clauses contractuelles, partout où elle exerce ses activités.

L'entreprise agit activement pour favoriser la remontée de la voix des clients chez SNCF Voyageurs :

– Par la diversité des canaux qu'elle met en place pour recueillir l'expression des clients, elle permet au plus grand nombre de partager les informations sur ses préoccupations et ses besoins.

– Par les dispositions déployées en faveur de l'accessibilité (disponibilité en plusieurs langues, accessibilité numérique), elle agit pour que le plus grand nombre y compris les personnes les plus vulnérables puissent accéder aux services (partenariat avec les associations Pimms Médiation pour accompagner ces publics dans l'apprentissage et l'utilisation des transports collectifs).

– Par la communication large sur les canaux disponibles, elle facilite le recours à ces canaux de communication (numéro simplifié 36 35, affichage, etc.)

– Par la mise en œuvre d'un service proactif, elle encourage les clients à user de leurs droits en tant que consommateurs (annonces à bord et pré-positionnement des équipes à l'arrivée en cas de retard pour activer la Garantie G30 pour TGV).

Lorsque les clients formulent une réclamation ou soulèvent un problème via ces canaux, leur demande est prise en charge par les services de la relation clients / service après-vente et, le cas échéant, par les dispositifs de médiation et les plateformes d'alerte, jusqu'à sa résolution et sa clôture.

Le suivi du traitement des questions soulevée est assuré, quel que soit le canal utilisé par les clients :

– Conseil consultatif des associations nationales agréées de consommateurs : compte-rendu des séances, animation du dialogue dans le temps, bilans réguliers (bilan annuel présenté par la Médiatrice SNCF)

– Canaux de la relation clients / service après-vente : bilan annuel, suivi du tableau de bord de la performance du SAV

– Enquêtes clients (enquête clients à bord) : synthèse des enquêtes et plan d'action associé

– Plateforme d'alerte : bilan annuel présenté aux organisations syndicales

– Site médiation SNCF Voyageurs : règlement des litiges commerciaux et procès-verbaux.

Chez Keolis, toutes les filiales possèdent un service clients permettant de partager les informations sur leurs préoccupations et leurs besoins.

Le Groupe veille à faciliter l'exercice des droits par les clients et à répondre aux demandes dans les délais impartis par le RGPD.

3.4.3.2 Estimation de la connaissance de ces dispositions par les consommateurs finaux

Le groupe SNCF estime que les voyageurs connaissent les canaux de réclamation, notamment les services relations

clients Voyageurs et la plateforme d'alerte. Ces canaux sont précisés dans les conditions de vente sur SNCF Connect. Les voyageurs peuvent adresser leurs préoccupations au service client ou aux associations représentant leurs intérêts.

Le groupe publie sur son site internet une politique de confidentialité permettant aux clients et usagers d'exercer leurs droits relatifs aux données personnelles.

Pour Keolis, ces informations sont mises à disposition des clients usagers à travers les différents canaux de communication (sites internet, applications, affichage aux arrêts, etc.).

Conformément aux recommandations de la CNIL, les clients sont invités à consentir aux cookies permettant le traitement de leurs données personnelles. Les clients ont ainsi la capacité d'exercer un "opt-out" pour s'opposer à tout traitement de leurs données. Le dispositif d'alerte éthique protège toute personne qui utilise de bonne foi le dispositif d'alerte éthique, y compris les clients. La confidentialité de l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées et des tiers mentionnés dans le signalement est totalement garantie. Toute violation de l'obligation de confidentialité par les personnes en charge du recueil ou traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires. La plateforme d'alerte en ligne permet de déposer des signalements anonymes via. Le traitement de ces signalements est facilité par l'utilisation d'une boîte de dialogue sécurisée gérée par la direction de l'Éthique Groupe.

3.4.4. Actions concernant les IRO matériels - S4-4

Les actions décrites ci-dessous concernent les IRO matériels. Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les consommateurs.

3.4.4.1 Plan d'action accessibilité physique

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Poursuivre la mise en accessibilité des équipements et infrastructures	 	 	
Proposer des services d'accompagnements et d'assistance en gare et à bord		 	
Former les salariés en contact avec les clients		 	

 SNCF Réseau

 SNCF Gares & Connexions

 SNCF Voyageurs

 Keolis

 GEODIS

 Rail Logistics Europe

Le plan d'action vise à aider les voyageurs à se déplacer avec la plus grande autonomie possible et à accéder aux services sans entrave, avec un personnel formé. Il s'applique à l'ensemble des zones géographique dans lesquelles les sociétés opèrent et en priorité dans les 736 gares inscrites aux schémas directeurs nationaux et régionaux d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP). Ce plan d'action est formalisé au sein du schéma directeur national accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (2015-2025) et des schémas directeurs régionaux d'accessibilité - agendas d'accessibilité programmée (2015-2024 à 2026 selon les régions).

Mise en accessibilité des équipements et infrastructures

SNCF Gares & Connexions

SNCF Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de mise en accessibilité pour le compte de SNCF Réseau sur la totalité des périmètres de la gare, du parvis jusqu'aux quais. 300 millions d'euros sont consacrés chaque année à ces travaux. Les aménagements vont des travaux lourds réalisés sur l'infrastructure, comme la réhausse des quais et la mise en place de passerelles ou de passages souterrains dotés d'ascenseurs, jusqu'à l'installation de balises sonores pour les personnes aveugles ou malvoyantes, l'adaptation de la signalétique et de l'éclairage pour les personnes avec des déficiences sensorielles ou cognitives, ainsi que tous les équipements qui contribuent à un déplacement en autonomie. Fin 2025, la mise en accessibilité

de 575 gares des schémas directeurs nationaux et régionaux était réalisée sur un programme de 736 gares.

Pour des événements d'envergure comme la Coupe du Monde de Rugby en 2023 et les Jeux de Paris 2024, le Groupe devait garantir une accessibilité optimale des gares et une offre de services adaptée aux personnes en situation de handicap (PSH) ou à mobilité réduite (PMR). Dans ce cadre, elle a réalisé un diagnostic complet de l'accessibilité des gares concernées, et remis à niveau les équipements prioritaires : bandes d'éveil à la vigilance, bandes de guidage, renforcement des contrastes dans les escaliers et sur les quais pour les personnes déficientes visuelles, amélioration de la signalétique pour trouver les ascenseurs et les points d'accueil assistance, etc.

SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs et ses filiales améliorent progressivement l'accessibilité des trains à l'occasion des rénovations et des nouvelles commandes de matériels roulants. Les associations représentatives des PSH et PMR ont été associées dès la conception du nouveau TGV INOUI et des trois projets FLEXY, DRAISY, TELLi), afin de renforcer leur accessibilité et de proposer une plus grande autonomie, notamment aux personnes en fauteuil roulant. Les associations PMR/PSH et l'AFM-Téléthon étaient présents lors de l'inauguration du nouveau TGV INOUI le 11 mars 2025.

SNCF Voyageurs a fait évoluer son offre à la suite de nombreuses concertations avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite pour préparer les grands lancements TGV-INTERCITÉS à partir de 2026. Ces échanges ont notamment permis de définir les nouveaux espaces TGV INOUI Zen et TGV INOUI ZAP, ainsi que la renumérotation des sièges à trois chiffres, le plan des voitures de 2^e classe, de fournir des données d'accessibilité du matériel roulant en amont de la réservation d'un voyage et d'exprimer des besoins pour de futurs programmes de travaux sur matériel (opération mi-vie des TGV 2N2).

Les premières rames « TANGO » de OUIGO ont été conçues en concertation avec les associations. L'espace Utilisateur de Fauteuil Roulant (UFR) offre désormais deux emplacements dédiés avec sièges de transfert et table spécifique, quatre sièges réservés aux personnes en situation de handicap et à leurs accompagnants, des WC UFR améliorés (nouveaux boutons SOS, barres de maintien et boutons contrastés et tactiles) ainsi qu'une signalétique tactile directionnelle sobre et contrastée.

La démarche d'amélioration continue de Transilien vise à améliorer les parcours clients PMR en s'appuyant sur les retours (verbatim, réclamations, réseaux sociaux, équipes terrain, etc.) et sur des expérimentations, en renforçant la formation des salariés via des e-learning et tutoriels élaborés avec les associations PMR et en sensibilisant le grand public au « bien voyager ensemble ».

Déploiement de services d'accompagnement et d'assistance pour les clients en situation de handicap

Centre de relation client unique

Depuis janvier 2024, le service Assist'enGare, plateforme unique de réservation développée et pilotée par SNCF Gares & Connexions, permet à tous les clients en situation de handicap (PSH) ou à mobilité réduite (PMR), de réserver leurs prestations d'assistance, en France ou à l'international, avec l'ensemble des transporteurs du groupe SNCF ainsi qu'avec d'autres entreprises ferroviaires circulant sur le réseau français. Ce centre est joignable par internet, par téléphone au 3212 et via un centre-relais pour les clients sourds et malentendants. Ce centre-relais propose la retranscription simultanée des appels téléphoniques de l'oral vers l'écrit et inversement, ainsi que l'accès à un interprète en langue des

signes française ou en langue française parlée complétée. Pour illustrer l'intérêt porté à ces services par les personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite, plus de 530 000 prestations d'assistance ont été réalisées en 2025 pour le compte des transporteurs de l'activité TGV-INTERCITÉS, et près de 28 000 appels ont été traités par la ligne experte dédiée aux PMR/PSH (RCAD 3635#45, service gratuit, prix d'un appel).

SNCF Gares & Connexions poursuit l'enrichissement des fonctionnalités d'Assist'enGare en lien étroit avec les associations, tandis que SNCF Voyageurs et SNCF Connect contribuent à la promotion d'un transport accessible à tous. Ces échanges croisés permettent d'optimiser les projets pour mieux répondre aux besoins de l'ensemble des voyageurs et de renforcer l'articulation entre performance et accessibilité.

Mise à disposition d'information clé

SNCF Réseau a produit des documents de référence sur l'accessibilité ferroviaire dont un « [guide mobilité réduite](#) » édité en août 2024 et mis à jour régulièrement (dernière version 30 juin 2025). Ce guide résume les informations utiles aux voyageurs à mobilité réduite, liste les équipements présents en gare et à bord des trains et présente le service d'assistance et d'accompagnement pour faciliter les déplacements et organiser les voyages au quotidien. Il intègre également les informations relatives à l'accessibilité chez l'ensemble des transporteurs circulant sur le réseau ferroviaire français. Élaboré par la direction de l'Accessibilité en collaboration avec tous les acteurs concernés, il est complété par un rapport annuel sur l'accessibilité ferroviaire (Rapport d'accessibilité publié en septembre 2024 sur les données 2023).

SNCF Gares & Connexions fournit par ailleurs, en temps réel, en open data et sur son site web, une information fiable et utile aux personnes à mobilité réduite, notamment sur la disponibilité des ascenseurs et escaliers mécaniques de toutes les gares équipées ainsi que sur les équipements d'accessibilité en gare et les services d'assistance.

Déploiement d'outils et dispositifs d'assistance

L'application SNCF Connect propose le service dédié « Mon Assistant Visuel - Annonces à bord » qui permet aux clients des TGV INOUI et OUIGO, des INTERCITÉS et des TER de recevoir en temps réel sur leur smartphone les annonces à bord. Cela permet notamment aux voyageurs sourds ou malentendants d'avoir connaissance des annonces sonores à bord, surtout lorsqu'il n'y a pas d'écran d'information (matériel roulant ancien). Les messages sont envoyés par le chef de bord automatiquement pour des événements prévisibles (bienvenue, prochain arrêt, service à bord, etc.), ou via des messages prédéfinis en cas de situation perturbée.

SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions ont décidé de pérenniser en 2025 le service ACCEO, à la suite des phases de test menées en 2023 et 2024, afin de faciliter la communication entre le personnel SNCF et les personnes sourdes en gare ou à bord (interprétation en langue des signes française, en langue française parlée complétée et transcription texte). En 2025, Keolis et SNCF Réseau, via sa direction Accessibilité, ont signé la charte de fonctionnement de l'OBAC (Observatoire de l'Accessibilité du Chien Guide ou d'Assistance) en faveur du libre accès des chiens guides et d'assistance dans les transports en commun.

Intégration dans les réponses à appels d'offres

Les équipes TGV-INTERCITÉS ont également travaillé de façon moins visible pour les clients, sur des appels d'offres pour le maintien de solutions de prise en charge des PMR/PSH, notamment pour la réservation de taxis adaptés et la mise à disposition de centres-relais pour les personnes sourdes et malentendantes (Roger Voice et Acceo).

Accompagnement des Autorités organisatrices de mobilité

Keolis s'attache à coconstruire les offres et les services de mobilité avec les partenaires locaux et nationaux (associations, institutions).

Formation des personnels en contact aux besoins spécifiques des plus fragiles

Dans le cadre d'événements exceptionnels comme les Jeux de Paris 2024, le Groupe veille à ce que ses salariés, ses prestataires et les volontaires soient formés ou sensibilisés à l'accueil et à l'assistance des personnes en situation de handicap afin de répondre à leurs besoins spécifiques de manière professionnelle et respectueuse. Les modules de

formation et de sensibilisation créés ou mis à jour pour les Jeux de Paris 2024 continuent d'être utilisés depuis.

Chez Keolis, il s'agit de diffuser une culture de l'accessibilité sur l'ensemble des réseaux, en développant les compétences de tous les collaborateurs sur la mobilité inclusive et le service attentionné, et en animant une communauté d'experts.

A l'occasion de la journée internationale des personnes handicapées le 3 décembre 2025, Keolis a créé, pour ses filiales, un kit de sensibilisation et de communication "Un trajet pas comme les autres", inspiré de l'univers du jeu de plateau, qui permet d'appréhender trois parcours croisés de voyageurs en situation de handicap.

3.4.4.2 Plan d'action - Accessibilité tarifaire

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Développer les services et offres commerciales (Ouigo, cartes avantages...)			
 SNCF Réseau	 SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs	 Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe

Le plan d'action vise à faire connaître aux voyageurs les offres tarifaires qui leur correspondent pour se déplacer sans que le coût du transport ne soit un obstacle. Il couvre les activités relevant du service librement organisé de SNCF Voyageurs en France et en Europe et s'inscrit dans les standards du Groupe, avec une logique d'amélioration continue.

Développement de l'offre OUIGO

En 2026, l'offre OUIGO est renforcée avec l'ouverture d'une nouvelle destination Paris-Hendaye et l'ajout d'allers-retours vers Rennes et Montpellier

Offres commerciales pour répondre aux besoins de mobilité

Cartes de réduction

La carte Avantage offre 30% de réduction garantis, en France et en Europe, sur TGV INOUI et INTERCITÉS, en 1^e et en 2^e. Les enfants de 4 à 11 ans accompagnant un détenteur de la carte bénéficient d'une réduction de 60%. La carte compte près de 4 millions de détenteurs.

L'abonnement MAX JEUNE permet aux 16-27 ans de bénéficier d'une réduction de 30% en 1^e et 2^e et de billets à 0 € en 2^e hors périodes de forte affluence sur TGV INOUI et certains OUIGO Grande vitesse pour 79 € par mois. Les abonnés MAX SENIOR bénéficient du même niveau de réduction en 1^e et 2^e.

Offres promotionnelles régulières

Les Jours Train incroyables, proposent 200 000 billets à moins de 19€ sur toutes les destinations OUIGO Grande Vitesse et OUIGO Train Classique en France

Les prix réduits sur 100 000 billets à 19€ sur les INTERCITÉS et 10 000 billets à 39€ sur les INTERCITÉS de nuit avec couchette et des offres vers l'Europe à partir de 39€.

L'offre OUIGO Train Classique Paris-Bruxelles lancée en décembre 2024, propose des billets entre 10 € et 59 € (8 € maximum pour les enfants.). Elle a été utilisée par 500 000 voyageurs en 6 mois et un client sur cinq indique qu'il n'aurait pas voyagé sans cette offre.

Nouvelles solutions d'accessibilité tarifaire

En juillet 2025 SNCF Voyageurs a lancé le service OUIGOSWAP, qui permet de revendre des billets OUIGO non remboursables et d'acheter des billets à prix réduits jusqu'à

50% de moins que le prix du jour selon les billets remis en vente.

Pour la troisième année consécutive, 10 régions se sont engagées auprès de SNCF Voyageurs pour proposer sept jours de petits prix lors des TER Days. Cette offre a permis de proposer jusqu'à 90% de réduction sur les cartes et abonnements régionaux et des billets entre 2 € et 8 €.

Système dynamique de fixation des prix

Les prix des billets TGV INOUI et OUIGO reposent sur le yield management, consistant à faire varier les prix en fonction de l'offre, de la demande et des comportements d'achats. Ce système permet de piloter le remplissage des trains et ainsi d'optimiser les recettes, permettant le financement de services pour les voyageurs (l'acquisition de nouvelles rames TGV par exemple). Il contribue également à renforcer l'attractivité de l'offre des trains. Ainsi, des billets moins chers sont accessibles en achetant à l'avance ou en décalant son voyage sur un horaire ou un jour moins demandé, permettant à la fois à davantage de personnes d'accéder au train mais aussi d'éviter que les trains de pointe ne soient remplis trop tôt.

Pour les activités conventionnées, les dispositions varient :

– Activités conventionnées TER

Les régions, Autorités organisatrices de la Mobilité, définissent la politique tarifaire des services TER. Elles travaillent avec SNCF Voyageurs pour proposer des tarifs adaptés aux réalités socio-économiques de leur territoire. Il existe par exemple des cartes commerciales tout public (entre 20 € et 30 € en 2025, valable 1 an, avec 25% à 60% de réduction sur le plein tarif régional selon les périodes), et des cartes commerciales jeune (entre 10 € et 20 €, 1 € en Grand Est, valables 1 an et offrant en général 50% de réduction sur le plein tarif régional, 6 régions sur 11 proposant par ailleurs des tarifs jeunes sans carte). Près de 85% des déplacements TER sont réalisés avec des tarifs réduits et un client occasionnel paie en moyenne 10,30 € par trajet. » La part de ces déplacements à tarifs réduits est relativement stable par rapport à 2024. Les régions décident également de l'application ou non du programme Avantage sur les voyages en région.

– Activités conventionnées INTERCITÉS (TET)

Pour les lignes de trains d'équilibre du territoire (TET) de jour et de nuit, SNCF Voyageurs INTERCITÉS échange régulièrement avec les associations et collectifs d'usagers, en

complément des comités de suivi des dessertes ferroviaires annuels prévus par la loi et organisés par l'État. L'État, en tant qu'autorité organisatrice des TET définit les grandes orientations, notamment tarifaires, en conciliant accessibilité et soutenabilité économique. Depuis 2019, le prix des billets INTERCITÉS n'a augmenté que de 1,2%, alors que l'inflation cumulée dépasse 14% et que les coûts d'exploitation ont fortement augmenté. Aucune revalorisation n'a été appliquée, malgré une inflation de 4,9% en 2024 et la hausse prévue en

2025 reste limitée à 1,5% en moyenne, sans impact sur les prix d'appel. Cette politique de prix modérés est complétée par des opérations promotionnelles tout au long de l'année. Sur certains réseaux exploités par Keolis (Bordeaux, Orléans, Isère), des tarifications solidaires sont mises en place par les autorités organisatrices, avec des tarifs adaptés au niveau de revenus des voyageurs.

3.4.4.3 Plan d'action - Accessibilité numérique

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Poursuivre la mise en accessibilité des sites et applications numériques	 	 	
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs  Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe	

Le plan d'action vise à permettre aux clients, y compris ceux ayant des handicaps moteurs, sensoriels ou cognitifs, d'utiliser les plateformes numériques, tels que les sites web (plus de 200) et les applications mobiles. Il s'applique à l'ensemble des zones géographiques dans lesquelles les sociétés opèrent. Pour les sociétés ferroviaires, le plan d'action est formalisé au sein du schéma d'accessibilité numérique 2023-2025.

Mise en œuvre des schémas d'accessibilité numérique

Les principales actions reposent sur la mise en place dès 2020 d'un premier schéma pluriannuel d'accessibilité numérique directeur déployé sur le périmètre ferroviaire, puis d'un schéma 2023-2025 structuré autour des audits de conformité, de l'intégration de l'accessibilité dès la conception, de la montée en compétence des équipes et des partenariats internes et externes.

SNCF Connect & Tech s'est doté en 2025 d'un schéma pluriannuel (2025-2027) fondé sur le schéma du Groupe et adapté à ses activités, afin de clarifier ses obligations, de mieux prendre en compte les besoins des personnes en situation de handicap en dialoguant avec l'écosystème, de structurer les plans d'actions associés et de communiquer de manière transparente sur l'accessibilité des produits.

Le plan d'action 2025 de SNCF Connect & Tech relatif à l'accessibilité numérique et aux services de mobilités décline le schéma pluriannuel du Groupe en objectifs et moyens spécifiques. Ce plan est suivi par un comité de pilotage accessibilité trimestriel réunissant les directions concernées. Les plans d'actions sont revus et arbitrés chaque année, afin d'être adaptés pour la période suivante.

3.4.4.4 Plan d'action - Sécurité des voyageurs

Plan d'action

Ci-dessous ne figurent que les actions menées spécifiquement à destination de la sécurité des consommateurs finaux.

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Informar les clients et le grand public des risques et mesures de sécurité	 	 	
	 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions	 SNCF Voyageurs  Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe	

Le plan d'action vise à garantir la sécurité des voyageurs à bord et en gare. L'information des clients sur les risques et les règles de sécurité à respecter constitue un standard appliqué systématiquement à l'ensemble des circulations et à toutes les emprises accueillant du public. Les actions de sensibilisation s'adressent au grand public via des campagnes nationales de prévention et des interventions en milieu scolaire en France, dans environ 1500 établissements scolaires chaque année, auprès de plus 110 000 élèves. Ces actions font partie des standards du Groupe dans une logique d'amélioration continue.

Information des clients et du grand public sur les risques et les mesures de sécurité

Le Groupe mène régulièrement des campagnes d'information, de sensibilisation et de prévention, destinées aux clients, aux scolaires et aux jeunes en insertion. En sensibilisant le public aux risques et en diffusant des consignes pratiques, l'objectif est de réduire les accidents, renforcer la vigilance des

voyageurs et encourager des comportements citoyens dans les transports.

Transilien SNCF Voyageurs a conçu un outil numérique et ludique d'apprentissage à la mobilité initialement utilisé lors d'interventions en collèges et lycées situés en quartiers prioritaires de la politique de la ville. Transilien forme des associations pour qu'elles l'utilisent dans leurs actions auprès de jeunes en difficulté, de personnes en insertion, de seniors, etc. L'atelier, animé en salle pour des groupes de 10 à 12 personnes et adapté au niveau de chacun, est conçu pour être interactif et dynamique. Chaque année, près de 200 personnes suivent cet atelier via différents partenaires (Pimms, Ateliers Chantiers d'Insertion, association, etc.). [Transilien](#) signe des conventions avec des associations de territoire pour amplifier cet impact (quatre en 2025).

SNCF Gares & Connexions a lancé fin 2022 un plan d'action pour protéger les voyageurs des risques liés aux traversées de voies par le public (TVP). Il prévoit le renforcement de la signalisation (annonces sonores et visuelles) et des travaux pour remplacer progressivement les TVP par des passerelles

ou des passages souterrains, en concertation avec les collectivités territoriales. Des sessions de sensibilisation en gare, des interventions en milieu scolaire et le recours aux travaux d'intérêt général (TIG), depuis mi- 2025, complètent ce dispositif. SNCF Gares & Connexions mène également des campagnes de prévention ciblées sur les risques en gare. En collaboration avec SNCF Réseau, la campagne nationale « Coup de pression », diffusée dans les médias et sur les réseaux sociaux, interpelle les jeunes et le grand public sur quatre situations particulièrement à risque : non-respect de la signalisation et distracteurs d'attention, traversée sauvage des voies, proximité avec les bordures de quai, circulation en gare sur des engins motorisés ou non.

Le programme « Voyageurs & Citoyens », organisé en partenariat avec le ministère de l'Éducation nationale, permet à plus de 500 salariés volontaires d'intervenir en milieu scolaire (écoles, collèges et lycées) avec des contenus immersifs (serious game, vidéos interactives, etc.) expliquant les dangers liés aux comportements imprudents à proximité des voies ferrées et les comportements citoyens à adopter dans les transports (respect des autres, validation des titres de transports, etc.). Des brochures pédagogiques complètent ces interventions afin de rendre les messages de sécurité plus compréhensibles.

3.4.4.5 Plan d'action - Disponibilité d'un service performant

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
POUR PRÉVENIR LES PERTURBATIONS (LES PLANS D' ACTIONS SONT DÉCRITS DANS E1 ET S1)			
Adapter l'entreprise au changement climatique pour maintenir la disponibilité des actifs et des infrastructures (cf. E1)	 	 	
Mettre en œuvre les politiques sécurité pour éviter tout accident pouvant notamment interrompre le trafic			
Animer le dialogue social au sein de l'entreprise pour assurer la continuité de service			
POUR LIMITER LES EFFETS DE L'INDISPONIBILITÉ TEMPORAIRE EN SITUATION PERTURBÉE			
Améliorer la qualité de l'information voyageurs et la prise en charge en situation perturbée	 	 	
POUR FOURNIR UN SERVICE PERFORMANT AUX CLIENTS EN SITUATION NOMINALE			
Régénérer et moderniser le réseau ferroviaire	 		
Améliorer la performance production	 	 	
Poursuivre la diversification de l'offre	 		
 SNCF Réseau  SNCF Gares & Connexions  SNCF Voyageurs  Keolis  GEODIS  Rail Logistics Europe			

Amélioration de l'information et de la prise en charge des voyageurs en situation perturbée

L'objectif est d'améliorer la qualité de l'information voyageurs et la prise en charge en situation perturbée qu'elle soit issue d'un événement climatique, d'événements sécurité ou de conflits sociaux.

Sur le périmètre ferroviaire, un programme Information First a été lancé en 2017 et sa structuration a évolué en 2025 pour respecter le cadre imposé par l'ouverture à la concurrence. Les sociétés poursuivent la mise en œuvre du plan d'action : les outils agent et les applications clients se sont améliorés pour fluidifier l'information et renforcer l'appropriation des gestes métiers par les acteurs de l'information voyageurs. A l'image des dispositions existantes pour TGV, TER a déployé en 2025 un service de re-contact personnalisé « Mon Info Trafic » qui complète les notifications disponibles sur les médias digitaux en envoyant aux voyageurs des messages par courriel et SMS, en cas de retard, suppression de circulation, limitation de parcours ou rupture de correspondance. Le dispositif est accessible aux clients occasionnels ayant communiqué leurs coordonnées et aux abonnés disposant d'un compte client SNCF. Les actions associées à l'Information Voyageurs comprennent également l'outil web « Fil Info

Live », qui permet de partager les faits en temps réel depuis la salle de crise, accessible via les réseaux sociaux et enrichi tout au long de 2025. Des infographies supplémentaires ont également été réalisées pour mieux expliquer les incidents aux clients. L'action a aussi porté sur l'ancrage terrain des pratiques des différents métiers contributeurs de l'information voyageurs, sur l'information sonore en gare et à bord et sur le portage de l'information voyageurs par les distributeurs dont SNCF Connect.

Les formations « prise de parole à bord » pour les conducteurs et les chefs de bord et les formations spécifiques « CO Académie » pour les centres opérationnels ont contribué à l'enrichissement et la professionnalisation des gestes métiers des salariés.

En 2026, l'objectif principal est de poursuivre la progression de la réactivité et de la fiabilité de l'information et de développer une information plus complète et précise, afin de mieux faire comprendre aux clients la nature des incidents, leur évolution et les répercussions sur leur voyage, en cohérence avec leurs attentes sur l'ensemble de ces points.

Par ailleurs, en cas de situation perturbée et d'impossibilité de circulation des trains, des solutions de substitution peuvent être mises en place, via un véhicule de remplacement (bus, taxi).

Lorsque la poursuite du voyage le même jour n'est pas possible, un hébergement à l'hôtel peut être proposé dans la limite des capacités disponibles, ou à défaut une rame à quai. Dans la mesure du possible et dans la limite des stocks, une boisson peut être offerte (et à l'heure du déjeuner ou du dîner, une collation ou un coffret repas). Les modalités de prise en charge diffèrent selon le type de transport concerné (TGV, TER, Transilien).

Chez Keolis, une attention particulière est portée à l'information en temps réel des passagers, afin de sécuriser leurs trajets. Les applications sur smartphone donnent un accès permanent aux horaires de passage actualisés des bus. Dans les gares et les stations de métro, les horaires sont également mis à jour en fonction du trafic.

En cas de situation perturbée, les ambassadeurs présents sur le terrain se mobilisent pour rassurer les passagers, les informer et leur proposer, le cas échéant, d'autres solutions de transport. Les collaborateurs se mobilisent pour diffuser une information rapide, précise et pertinente, par l'ensemble des canaux de contact avec les voyageurs, en situation de mobilité ou à distance.

Régénération et modernisation du réseau pour améliorer la performance du réseau

La modernisation du réseau améliore l'expérience voyageurs car elle accroît la fiabilité, la régularité et la sécurité des circulations, réduit les incidents d'infrastructure, et renforce la robustesse sur les axes et nœuds structurants. Les investissements 2025 de SNCF Réseau soutiennent la régénération des voies, de la signalisation et des caténaires. Ils améliorent la performance opérationnelle, au bénéfice direct des usagers en termes de ponctualité, de fluidité des correspondances et de capacité). Ils facilitent aussi le déploiement de services comme les SERM, qui renforcent l'offre de proximité et les intermodalités.

En 2025, SNCF Réseau a conduit plus de 1 600 chantiers majeurs dans toutes les régions, soit 1044 kilomètres de voies renouvelées et 6 milliards d'euros d'investissements.

Amélioration de la performance de la production pour améliorer la qualité de service

Toutes les actions visant à améliorer la fiabilité et la régularité des circulations et le confort et l'expérience clients concourent à l'amélioration du service clients : l'amélioration de la ponctualité, la fluidification du parcours clients, l'amélioration du confort des clients via le renouvellement du matériel roulant, etc.

Exemple du Programme « H00 système » sur la ponctualité

La ponctualité et la régularité sont des enjeux structurants de qualité de service, elles conditionnent la fiabilité du plan de transport, la tenue des correspondances et la satisfaction client, dans un contexte d'aléas croissants (météo, incidents voyageurs, travaux) et d'ambition de montée en capacité. L'objectif est d'offrir aux voyageurs des déplacements avec moins d'attente, davantage de prévisibilité et une expérience de bout en bout plus fluide. En 2024, le pilotage par ligne a été renforcé pour fiabiliser le plan de transport et réduire les causes récurrentes d'irrégularité, dans le cadre du programme H00 Système. En 2025, la feuille de route s'articule autour de cinq axes complémentaires :

- Ancrer durablement le programme auprès des équipes et dans le nouveau paysage des acteurs du ferroviaire, afin d'installer les pratiques chez l'ensemble des parties prenantes, historiques et nouvelles.

- Simplifier, élargir et rendre praticables pour tous les outils et méthodes, pour une appropriation terrain plus rapide et une application homogène en opération.

- Déployer de façon homogène les standards et rituels, en garantissant leur utilisation réelle et mesurable sur les lignes et dans les nœuds.

- Renforcer l'aide experte et les compétences, en améliorant l'aide concrète d'expertise, en mesurant la valeur des accompagnements, en mobilisant les expertises selon les besoins et en organisant une veille active des irritants de régularité.

- Cibler la signalisation comme levier majeur d'irrégularité et développer les compétences des acteurs clés du système par la diffusion des savoirs collectifs et des compétences « système », pour renforcer la maîtrise des causes d'irrégularité.

Exemple de la modernisation des distributeurs de billets régionaux TER

Pour mieux répondre aux exigences d'expérience client et d'accessibilité, TER modernise les distributeurs de billets régionaux déployés depuis 1995, grâce à un rétrofit de l'automate et une refonte du logiciel de vente. Conçus pour offrir un parcours d'achat optimisé, les nouveaux automates de mobilité régionale proposent un parcours d'achat optimisé, une interface plus intuitive et conforme aux normes d'accessibilité. Les parcours ont été testés avec des associations pour garantir l'usage par tous, y compris les personnes à mobilité réduite, de réduire le temps d'achat et de fluidifier le parcours en gare, en cohérence avec les objectifs de fiabilisation du plan de transport.

Poursuite de la diversification de l'offre de mobilité pour un service disponible dans les territoires

Développement des destinations couvertes

SNCF Voyageurs adapte son offre de mobilité pour mieux répondre à la demande, en termes de capacité et de couverture des territoires. En 2026, l'offre OUIGO accélère son développement avec l'ouverture d'une nouvelle destination Paris-Hendaye et l'ajout d'allers-retours vers Rennes et Montpellier. L'offre TGV INOUI est renforcée avec un nouvel aller-retour Paris-Montpellier et des places supplémentaires sur les axes Paris-Nantes et Paris-Nice. Le nouveau TGV INOUI sera progressivement déployé sur la ligne Paris-Marseille-Nice. L'offre INTERCITÉS de jour entre Nancy et Lyon Perrache s'étoffe avec un deuxième aller-retour quotidien. Pour DB SNCF Voyageurs en coopération, le train quotidien de jour Paris-Berlin dessert deux nouvelles gares en Allemagne avec un temps de trajet amélioré. SNCF Voyageurs a été informé par le ministère français des Transports de l'arrêt en 2026, de la subvention de l'État pour l'exploitation en France de l'offre de train de nuit Paris-Vienne/Berlin, opérée en coopération par SNCF Voyageurs, ÖBB, DB et SNCB. En conséquence, SNCF Voyageurs et ses partenaires européens ont pris acte de cette situation et ont conjointement convenu de se désengager de cette offre de train de nuit européen à compter du 14 décembre 2025.

Solutions de transport pour les petites lignes

Le Groupe SNCF développe de nouvelles solutions de transport pour les petites lignes. Ces innovations visent à relier les territoires en train et proposer des solutions adaptées aux lignes les moins fréquentées et aux zones non desservies par le train, en partenariat avec des acteurs publics et industriels.

FLEXY est un système de navettes ferroviaires en cours d'expérimentation, capable de circuler sur les rails comme sur les routes pour rejoindre la gare la plus proche, afin de faciliter l'accès au train pour les habitants des zones éloignées. La commercialisation est prévue pour 2027.

TELLi est un train alimenté par batteries, fabriqué à partir de matériaux recyclables offrant une alternative plus sobre qu'un TER classique et davantage de places pour les vélos. Sa mise en service est envisagée pour 2029.

DRAISY est un projet de train léger destiné à proposer des matériels moins capacitaires, complémentaires des TER actuels et du futur TELLi, conçu pour adapter le service à la fréquentation réelle des petites lignes tout en maintenant une offre ferroviaire de proximité. Le premier prototype est attendu en 2026, pour une commercialisation en 2028.

Services express régionaux métropolitains (SERM)

Le Groupe SNCF développe, aux côtés de partenaires publics et privés, de nouvelles solutions de transport pour les agglomérations, à savoir les services express régionaux métropolitains (SERM). Les SERM sont des projets de services multimodaux (train, tram, bus, vélo, etc.), avant d'être des projets d'infrastructures nouvelles. Destinés à répondre aux besoins de mobilité croissants des usagers dans les métropoles et leurs périphéries, ils s'articulent autour d'une colonne vertébrale ferroviaire existante.

En tant que véritables projets de service, les SERM reposent sur une offre de transport élargie et cadencée, des correspondances optimisées entre les différents modes et des services associés facilitant le voyage (billettique, tarification et information voyageurs harmonisées et réactives). La loi SERM, promulguée le 27 décembre 2023, vise à simplifier et accélérer le déploiement de ces services, tout en soulignant le rôle structurant du mode ferroviaire. Elle prévoit également l'intégration de services routiers, fluviaux, le cas échéant, et des aménagements spécifiques pour les vélos. Fin 2025, 26 projets de SERM ont été labellisés par l'État. SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions jouent un rôle central dans ce dispositif. Leur contribution se traduit par un accompagnement technique et stratégique des collectivités pour la conception des projets de SERM, une attention portée à la qualité des services (fréquence, fluidité, etc.) ainsi qu'une garantie de robustesse dans l'exploitation, répondant ainsi aux attentes des usagers et aux enjeux des territoires.

3.4.4.6 Plan d'action - Cybersécurité

Plan d'action

Champ d'action	Gestion des actifs et infrastructures	Transport de voyageurs	Transport de marchandises et logistique
Sensibiliser les voyageurs			
SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	Keolis GEODIS Rail Logistics Europe

Le plan d'action se rapportant à la politique Cybersécurité est décrit en ESRs1- S1.

Ci-dessous ne figurent que les actions menées spécifiquement à destination de la cybersécurité concernant les consommateurs finaux.

Le plan d'action vise à protéger les données personnelles des consommateurs traitées par le groupe SNCF et à garantir l'intégrité des systèmes d'exploitation, préservant ainsi la réputation et la sécurité des personnes. Il couvre toutes les sociétés du Groupe et dans tous les pays où il opère. La sensibilisation des voyageurs est une démarche continue et pérenne. Les éléments financiers relatifs à ce point de données sont gérés de manière décentralisée par les entités opérationnelles et n'ont pu être identifiés de manière consolidée.

Sensibilisation des voyageurs

Les actions du Groupe ont pour objectif de sensibiliser les voyageurs aux risques liés à la cybersécurité et leur transmettre les bons réflexes numériques de protection et vigilance à adopter dans le cadre d'opérations "Cyber en gare" avec la distribution d'un kit cyber (support pédagogique avec 10 cyber réflexes) et la rencontre d'experts en gare. Depuis 2024, les clients reçoivent, dès qu'ils se connectent au wifi à bord des TGV, des conseils de la CNIL et du Groupe pour protéger leurs données sous la forme d'une note d'information. Ces actions de sensibilisation ont vocation à être pérennisées dans le temps.

3.4.4.7 Actions pour remédier ou permettre de remédier à un impact matériel réel

Le groupe SNCF met en place diverses mesures pour réparer ses impacts matériels négatifs sur les consommateurs, tels que :

– Compensation financière ou non financière

En cas de correspondance manquée à la suite d'un retard des trains TGV INOUI- INTERCITÉS, OUIGO ou TER, une solution de report sans frais supplémentaires sera proposée au client. L'utilisateur peut adresser une demande de compensation lorsque le voyage combine plusieurs offres SNCF Voyageurs via le Chatbot TOUTOUI.

TGV INOUI et INTERCITÉS. La Garantie Voyage G30 s'applique aux voyages effectués en France avec TGV INOUI et INTERCITÉS, et à bord des trains internationaux opérés par SNCF Voyageurs ou en partenariat avec les transporteurs suivants : TGV Lyria, TGV France-Italie, TGV INOUI France-Espagne, DB-SNCF en coopération, TGV Bruxelles/Province en coopération avec SNCB, TGV France-Luxembourg, TGV Paris-Fribourg en Brisgau. Pour un retard entre 30 et 60 minutes, quel que soit le motif, le voyageur reçoit un bon d'achat pour un prochain voyage. Au-delà de 60 minutes de retard ou en cas de suppression du train, une autre solution de voyage ou un remboursement peut être proposé, y compris pour les billets à réservation obligatoire non échangeables / non remboursables. Cette compensation en situation perturbée est plus généreuse que celle prévue par le droit européen.

OUIGO Train classique et Grande vitesse. Le montant de la compensation en cas de retard dépend de la durée effective du retard à l'arrivée. En cas de correspondance avec un Billet Direct éligible, la compensation est calculée sur le retard à l'arrivée de la destination finale. Si le retard à l'arrivée du train est supérieur à une heure, l'utilisateur sera systématiquement avisé par courriel du retard constaté et de la compensation mise en œuvre de manière automatique dans les jours suivants. Le voyageur recevra son bon d'achat OUIGO dans un délai maximum de trois jours à l'adresse électronique saisie lors de la commande.

EUROSTAR. En cas de retard de plus d'une heure sur son trajet, le voyageur EUROSTAR peut bénéficier d'un e-voucher à utiliser sur son prochain voyage. Le montant varie en fonction de l'importance du retard constaté. Si le train est annulé ou qu'un retard de plus d'une heure est annoncé, le voyageur dispose de 60 jours à compter de la date de départ initiale pour échanger gratuitement le billet. Dans ce cas le voyageur pourra ensuite, et sous réserve de disponibilité, réserver à nouveau un voyage dans les 180 jours suivant la date de l'échange (90 jours si la réservation inclut une correspondance avec une autre compagnie ferroviaire).

– Prévention des dommages via des injonctions ou des garanties de non-répétition

– Remboursement du titre de transport en cas de suppression de train.

3.4.4.8 Mesure de l'efficacité des actions

Le Groupe évalue l'efficacité de ses actions de gestion des impacts matériels liés à l'accessibilité physique, numérique et tarifaire ainsi qu'à la sécurité et la cybersécurité, sur la base de dispositifs adaptés selon les sujets : écoute des clients, tests utilisateurs, audits, indicateurs de performance opérationnelle, labels de référence et dispositifs de contrôle et de gouvernance spécifiques. Les principaux dispositifs de mesure sont décrits ci-dessous.

Écoute et retours clients

Les dispositifs d'interaction avec les clients (baromètres, enquêtes dédiées) et les échanges avec leurs représentants siégeant au sein d'instances consultatives, sont mobilisés pour apprécier dans quelle mesure les actions engagées améliorent l'accessibilité des gares, des trains, des services digitaux et des offres tarifaires. Ces retours permettent d'identifier les situations de non-accessibilité, de prioriser les plans d'actions et de suivre dans le temps la perception des personnes en situation de handicap et des publics sensibles au prix. [Cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – ESRS S4-2].

Indicateurs de performance opérationnelle

Sur l'ensemble des thématiques (accessibilité, sécurité, information voyageurs, etc.), le suivi et le pilotage des indicateurs de performance contribue à s'assurer que les actions mises en œuvre délivrent les résultats escomptés (fréquentation des trains, indicateurs d'accidentologie pour les voyageurs, satisfaction clients).

Dispositifs spécifiques aux enjeux d'accessibilité

– Accessibilité tarifaire

Les dispositifs d'écoute et de dialogue avec les clients permettent de suivre la perception de l'accessibilité tarifaire par les publics sensibles au prix. Les retours recueillis aident à repérer les difficultés rencontrées pour accéder aux offres tarifaires et à orienter les actions engagées pour améliorer cette accessibilité.

– Accessibilité physique

Transilien SNCF a renouvelé sa certification Cap Handéo Services de mobilité le 17 septembre 2025 pour une durée de cinq ans (contre trois ans précédemment) avec zéro non-conformité et zéro point de vigilance identifiés. Cette certification, délivrée par l'association Handéo, atteste de la qualité de la prise en compte des besoins spécifiques des personnes en situation de handicap et des personnes âgées dans les services de mobilité, et constitue un indicateur externe de l'efficacité des actions mises en œuvre (information, accueil, accompagnement, continuité de service).

– Accessibilité numérique

Le Groupe collabore avec des experts en accessibilité numérique et des associations spécialisées pour s'assurer que ses plateformes répondent aux besoins des personnes handicapées. Les tests utilisateurs, les audits internes et externes et les labels obtenus servent à objectiver les écarts au RGAA, à prioriser les corrections et à renforcer en continu l'accessibilité et la qualité de l'expérience utilisateur.

Un bilan du schéma pluriannuel d'accessibilité numérique 2020-2022 est intégré au schéma pluriannuel 2023-2025 du groupe SNCF et permet de mesurer les progrès réalisés.

Chaque année, l'équipe Accessibilité Numérique de la direction du Design et du Développement de e-SNCF Solutions réalise un audit indépendant du site SNCF Connect et des applications mobiles, basé sur le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) pour le site web et sur la norme RAAM pour les applications mobiles. Pour chaque critère et chaque page/écran, la conformité est qualifiée

(conforme, partiellement conforme, non conforme), ce qui permet de suivre l'impact des actions de correction sur la qualité d'accessibilité.

[La Déclaration d'accessibilité actuelle](#) indique notamment :

– 84,4% de conformité globale aux critères du RGAA v4.1 sur 29 pages auditées en août 2025 (et 96% de conformité moyenne par page) ;

– 62,2% de conformité globale aux critères du RAAM v1 sur l'ensemble des écrans et sous-écrans des applications mobiles iOS/Android en janvier 2025 (et 89% de conformité moyenne par écran).

Pour le site Eurostar.com, lancé en octobre 2023, des tests ont été conduits avec des utilisateurs malvoyants (à l'aide d'un lecteur d'écran et d'un agrandissement d'écran) et des utilisateurs en situation de handicap moteur (navigation par commande vocale ou uniquement au clavier) afin d'améliorer l'ergonomie du site au regard des normes WCAG. Une fois le site construit, une société externe a procédé à un audit pour évaluer sa convivialité.

L'engagement de SNCF Connect & Tech pour rendre les mobilités durables accessibles à tous a été reconnu par l'obtention du Label Numérique Responsable (niveau 2) à la suite d'un audit externe réalisé mi-2024, attestant du niveau de maturité des actions menées en matière de sobriété, d'accessibilité et d'inclusion numériques.

3.4.4.9 Actions pour parer aux impacts matériels négatifs

Principales modalités pour identifier les actions à mettre en œuvre

Les processus grâce auxquels sont identifiées les actions nécessaires et appropriées pour parer à des impacts négatifs, réels ou potentiels, sur les consommateurs reposent essentiellement sur :

– Le dialogue avec les consommateurs

- Dialogue récurrent avec les consommateurs et leurs représentants [cf. Processus de dialogue avec les consommateurs et utilisateurs finaux – ESRS S4-2]
- Les enseignements tirés des dossiers traités par la Médiatrice SNCF Voyageurs.

– Les cartographies des impacts et des risques Groupe

- Le plan de vigilance permet d'identifier les dispositifs de maîtrise des impacts négatifs sur les consommateurs
- La cartographie issue de l'analyse de double matérialité
- La cartographie des risques majeurs du Groupe, et les cartographies thématiques qui l'alimentent (Sécurité, Cybersécurité) permettent d'identifier les actions à mener face aux impacts négatifs sur les consommateurs

– L'analyse de la performance et la conduite de retours d'expériences par suite de dysfonctionnement ou incident

Rôle de la Médiatrice SNCF Voyageurs

SNCF Voyageurs collabore avec la Médiatrice SNCF Voyageurs, personnalité indépendante et extérieure à l'entreprise, compétente pour traiter les litiges commerciaux, contractuels, ou relatifs à une contravention des quatre premières classes à la police du transport ferroviaire. La Médiatrice SNCF Voyageurs alerte les services clients lorsqu'elle constate des dysfonctionnements récurrents à l'occasion des réclamations dont elle est saisie. Dans son rapport annuel, présenté au conseil consultatif des Consommateurs de SNCF Voyageurs, la Médiatrice formule des recommandations à destination des transporteurs. Ces constats donnent lieu à des échanges réguliers avec les services client des transporteurs afin de les alerter sur certains dysfonctionnements observés et de leur permettre d'y apporter des solutions.

Les impacts négatifs peuvent conduire les sociétés du Groupe à repenser leurs produits et services pour répondre au mieux

3 Informations sociales

aux besoins des consommateurs à l'occasion de la consultation des associations et à coconstruire ensemble des solutions. [Cf. Exemples de la prise en compte des points de vue des consommateurs ESRS S4-2]

Le Groupe veille à la mise en place de procédures pour remédier ou permettre de remédier aux impacts négatifs matériels. Il en suit l'efficacité au travers :

- Du partage de bilans d'activités avec les associations de consommateurs (dont le bilan annuel de la Médiatrice)
- Des contrôles internes
- Des audits internes sur les risques identifiés
- Du suivi d'indicateurs de performance (exemple : mesure de la satisfaction clients)

3.4.4.10 Mesures pour éviter de contribuer à de nouveaux impacts matériels négatifs

Pour éviter de causer ou de contribuer à des impacts négatifs matériels sur les consommateurs, l'entreprise s'astreint à réaliser des études d'impacts pour identifier les éventuels impacts négatifs, les évaluer, et intégrer « by design » les dispositions nécessaires. C'est notamment le cas sur les enjeux d'accessibilité ou de cybersécurité / données personnelles, comme présenté dans les exemples ci-dessous.

Exemples :

- Accessibilité : intégration dès la conception des nouveaux matériels TGV des besoins des personnes en situation de handicap via la mobilisation des associations d'usagers ;
- Cybersécurité et données personnelles : les mesures prises sont les mêmes que celles destinées aux salariés. [Cf. Personnel de l'entreprise – ESRS S1 ; Actions concernant les impacts matériels sur le personnel – S1-4]

3.4.4.11 Incidents en matière de droits humains

Le groupe SNCF n'a pas connaissance de signalement d'incidents graves en matière de droits humains liés aux consommateurs.

3.4.4.12 Ressources allouées à la gestion des impacts matériels

La mise en œuvre des politiques visant à gérer les impacts matériels affectant les clients est sous la responsabilité de chacune des sociétés du Groupe.

Par ailleurs, sur certains sujets tels que la sécurité ou la cybersécurité, une direction centrale au sein de SNCF SA fixe le cap stratégique et anime les directions métier des sociétés. C'est le cas notamment de la direction Sécurité qui appuie et anime les directions Sécurité des sociétés ferroviaires du groupe. C'est également le cas de la direction Numérique & Transformation IA Groupe & e.SNCF Solutions au sein de SNCF SA qui a pour mission principale de concevoir et piloter la feuille de route numérique commune au Groupe, en animant et en coordonnant l'ensemble des acteurs du numérique au sein du Groupe.

Sur d'autres sujets tels que l'information voyageurs ou l'accessibilité, le service aux clients, le cap stratégique est fixé directement par la société en charge de la mise en œuvre de la politique (SNCF Voyageurs pour l'information voyageurs, chaque société sur son périmètre et conformément au cadre fixé par la loi pour l'accessibilité physique, SNCF Voyageurs pour l'accessibilité tarifaire).

Les actions permettant de gérer les impacts négatifs matériels sont conduites par des équipes situées soit au plus près de la production et des clients, soit à l'échelle du territoire, soit en central, selon la réactivité attendue et le niveau de la prise de décision nécessaire. Ainsi, chaque entité opérationnelle (établissement Gare, établissement Traction, etc.) dispose d'un responsable sécurité au plus près des équipes.

Pour certains métiers indispensables à la réalisation du service, des systèmes d'astreinte sont en place pour réagir de manière réactive et efficace en cas de dysfonctionnement. En situation de crise, les dispositifs de gestion sont activés, les équipes d'astreinte mobilisées et les salles de crises ouvertes, selon le niveau de gravité de la crise. Exemples : cellule de crise territoriale ou nationale pour les crises relatives à l'exploitation ferroviaire, centre national des opérations numérique pour les crises liés à la cybersécurité.

[33a, AR37-38, AR40]

Les actions déployées pour atténuer les risques, et les dispositifs de mesure de leur efficacité, sont les mêmes que celles mises en œuvre pour prévenir, atténuer et corriger les impacts sur les consommateurs.

3.4.5. Cibles liées à la gestion des IRO matériels - S4-5

Points de données : 41 AR43-AR45, 41a, 41b, 41c

Le Groupe SNCF s'est fixé des ambitions pour chacune de ses politiques et suit l'efficacité de leur mise en œuvre, sans pour autant disposer de cibles, telles que définies par la norme ESRS, sans pour autant disposer de cibles, telles que définies par la norme ESRS.

3.4.5.1 Suivi de la performance - Accessibilité physique

Accessibilité des gares

Depuis plus de 20 ans, le Groupe multiplie les actions pour permettre à tous de voyager dans des conditions optimales d'accessibilité et de confort. Les schémas directeurs d'accessibilité, élaborés à la suite de la loi de 2005, ont été amendés en 2016 via les SDA- Ad'AP. Ils prolongent jusqu'en 2025 la dynamique d'accessibilité dans les transports et représentent 3,5 milliards d'euros d'investissements pour la mise en accessibilité des gares. Une gare est considérée comme accessible, lorsque l'ensemble du périmètre depuis l'entrée du bâtiment voyageur jusqu'aux quais est mis en conformité avec des équipements adaptés permettant la plus grande autonomie à l'ensemble des usagers quels que soient leurs handicaps.

Le schéma directeur national d'Accessibilité et des schémas directeurs régionaux sont les documents de référence fixant les grandes orientations et les modalités de gouvernance associées à leur mise en œuvre. Ainsi, le schéma directeur national d'Accessibilité comporte :

- Des orientations sur la mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires (gares, quais et ouvrages permettant d'y accéder), pour une meilleure accessibilité du matériel roulant, la formation des salariés, etc.
- Une gouvernance dédiée avec un processus de suivi ad hoc, des instances et des acteurs impliqués, des modalités de fonctionnement des comités pour recueillir l'avis des consommateurs associés, notamment sur des points de situation et bilans dédiés à la mise en œuvre du schéma, etc.
- Des indicateurs de suivi pour mesurer la mise en œuvre des actions clés, tels que le nombre de gares mises en accessibilité ou encore le nombre de salariés formés.

[40 - MDR-T / 81 (bii)]

À fin 2025, les travaux ont été réalisés dans 78% des 736 gares et haltes visées par les schémas directeurs : en Île-de-France, 187 gares sur 209 sont accessibles (89%) ; hors Île-de-France, 388 gares sont traitées (74 %). Compte tenu des impacts de la crise sanitaire de 2020 (déprogrammations de projets, avec des décalages allant de +1 à +3 ans), de la guerre en Ukraine en 2022 et de difficultés de financement dans certaines régions, l'échéance initiale a été repoussée. Le Groupe a réaffirmé sa volonté d'atteindre les objectifs fixés à la conférence nationale pour le Handicap (CNH) du 26 avril 2023. L'entreprise s'est ainsi engagée, auprès du ministère des Transports et les associations, à lancer l'ensemble des travaux

d'accessibilité pour les gares nationales d'ici 2027 avec des financements des autorités organisatrices de transport (AOM) et de l'État. À défaut, des solutions de substitution seront mises en place.

Accessibilité des matériels et services d'accompagnement

Il n'y a pas de cible chiffrée pour le matériel roulant. La réglementation autorise en effet l'utilisation des matériels mis en circulation avant 2014 sans obligation de mise en accessibilité. Néanmoins, le Groupe est engagé dans l'amélioration de l'accessibilité. Cet engagement s'applique lors des rénovations lorsque le matériel est sous sa responsabilité, c'est-à-dire pour le service librement organisé. Pour le transport conventionné, le matériel relève des Autorités organisatrices de la Mobilité et aucun objectif de calendrier ni de couverture du parc existant n'est fixé à ce stade. L'engagement porte également sur le renouvellement du matériel pour le service librement organisé, par exemple pour les futures rames TGV.

Le suivi des autres actions en faveur de l'accessibilité, repose principalement sur des indicateurs qualitatifs qui permettent de suivre une trajectoire et l'avancement des projets. C'est notamment le cas du déploiement de la plateforme unique de réservation Assist'enGare, conforme aux exigences de la loi LOM (janvier 2024). En l'absence de cible chiffrée de couverture du parc existant, la trajectoire repose principalement sur la progression du nombre de rames rénovées ou renouvelées intégrant des aménagements accessibles (espaces UFR, circulation à bord, information sonore et visuelle, etc.), ainsi que sur le déploiement et la montée en charge de services d'assistance harmonisés comme Assist'enGare (volumes de demandes traitées, délais de prise en charge, extension géographique). Ces éléments font l'objet d'un suivi opérationnel, sans être, à ce stade, consolidés dans un objectif global formalisé exprimé en pourcentage de parc accessible

3.4.5.2 Suivi de la performance - Accessibilité numérique

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

Un schéma pluriannuel de la mise en accessibilité numérique couvre la période 2023 à 2025, pour les sites internet et applications digitales. Les principes décrits pour l'accessibilité physique, ci-dessus, s'appliquent également sur ce périmètre, conformément aux modalités prévues par le schéma (cf. objectif et indicateurs de suivi prévu pour chaque axe du schéma).

L'indicateur du taux de conformité à la suite d'audits basés sur le référentiel général d'amélioration de l'accessibilité (RGAA) est l'indicateur structurant permettant de mesurer l'efficacité des actions mises en œuvre (WCAG 2.2 niveau AA pour Eurostar). Ces audits sont réalisés régulièrement sur les sites et applications couverts par le schéma 2023-2025 ; leurs résultats alimentent des plans d'action d'accessibilité numérique et permettent d'orienter les efforts de correction et de mise en conformité.

L'ambition du schéma pluriannuel 2023-2025 est d'augmenter le niveau de conformité des principaux sites et applications de vente et d'information voyageurs (dont SNCF Connect, sites d'information sur les gares, applications de suivi de trajet) en réduisant le nombre de non-conformités relevées lors des audits RGAA/WCAG. La performance se mesure ainsi par la progression du taux de conformité audit après audit, par la résorption du stock d'anomalies critiques et majeures, et par la diminution des situations d'inaccessibilité signalées par les clients et les associations. La cible en fin de période est l'atteinte d'un niveau de conformité jugé acceptable par les référentiels applicables (RGAA, WCAG 2.2 niveau AA pour Eurostar) pour les parcours principaux de recherche d'itinéraire, d'achat et d'information trafic.

3.4.5.3 Suivi de la performance - Accessibilité tarifaire

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

L'ambition fixée est celle de rendre le transport financièrement accessible à un large public. Différents leviers peuvent contribuer à l'atteinte de cette ambition, chacun suivi par des indicateurs spécifiques :

- Indicateurs de moyens tels que le nombre et la disponibilité de matériels roulants (pour DRAISY la commercialisation est prévue en 2028 avec une livraison de 600 véhicules sur les 15 prochaines années) ;
- Indicateurs de fréquentation ;
- Indicateurs de déploiement de l'offre, notamment low cost (déploiement de OUIGO en France et en Europe) ;
- Indicateurs relatifs aux offres commerciales (billets promotionnels Prem's, cartes de réduction, etc.).

3.4.5.4 Suivi de la performance - Sécurité

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

Le Groupe est responsable de la sécurité et de la sûreté des publics, des biens, des circulations et des infrastructures sur l'ensemble du domaine ferroviaire. L'ambition du Groupe est de réduire à zéro le nombre d'accidents en gare, sur les voies, aux passages à niveau et sur les chantiers ferroviaires.

Par ailleurs, l'ERA (European Union Agency for Railways), a défini des indicateurs communs aux États membres. La démarche communautaire en matière de sécurité ferroviaire vise, après avoir développé les outils de mesure partagés que sont les indicateurs de sécurité communs, à garantir dans chaque État membre un niveau de sécurité minimal. Dans ce but, des valeurs nationales de référence (VNR) sont définies par la Commission européenne afin de quantifier les performances attendues en matière de sécurité des systèmes ferroviaires des États membres. La décision 2009/460/CE définit « la VNR comme une mesure de référence indiquant pour l'État membre concerné le niveau maximal acceptable pour une catégorie de risque ferroviaire. »

Les processus permettant de mesurer l'efficacité des actions et des politiques associent notamment le déploiement d'outils et méthodes d'analyse, tels que : audits, retours d'expérience, grille de maturité, cartographie des risques, nœuds papillons (cartographie d'un événement redouté et identification des chemins de causes et de conséquences possibles), le suivi d'indicateurs d'accidentologie et la réalisation de bilans, la mobilisation des différents niveaux de l'entreprise (des entités opérationnelles aux instances de gouvernance, la remontée des événements sécurité auprès de l'EPSF (Établissement public de sécurité ferroviaire, autorité nationale de sécurité).

3.4.5.5 Suivi de la performance - Cybersécurité

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

Le groupe SNCF met en place un dispositif de sécurité des SI visant à progresser de manière constante notamment au travers de tableaux de bord cyber à destination du plus haut niveau décisionnaire.

Dans le cadre du contrôle de l'efficacité et de l'efficience des choix de sécurité SI, les procédures de création et suivi d'indicateurs ainsi que les valeurs cibles restent à formaliser.

Des indicateurs opérationnels sont transmis régulièrement en interne.

En 2025, l'objectif est de disposer d'indicateurs pour le Groupe tel que le délai de traitement des demandes d'exercice de droits dans le cadre du RGPD.

Pour davantage d'information sur les objectifs de cybersécurité, se reporter au chapitre dédié au personnel de

l'entreprise [cf. Personnel de l'entreprise – ESRS S1 ; Cibles liées à la gestion des IRO matériels – ESRS S1-5].

3.4.5.6 Suivi de la performance – Disponibilité d'un service performant

Ambition et processus de mesure de l'efficacité des politiques et actions et ambitions

SNCF Voyageurs et SNCF Gares & Connexions visent à améliorer en continu la qualité de service, notamment en matière de fiabilité, de réactivité et de qualité de l'information voyageurs. Dans cette logique d'amélioration continue, SNCF Voyageurs s'appuie sur plusieurs dispositifs de mesure et d'écoute des clients (enquêtes de satisfaction, analyses de la « Voix du client », études ad hoc), qui contribuent à la définition et au suivi de ses objectifs et sont utilisés pour évaluer l'efficacité des politiques et actions mises en œuvre et ajuster les plans d'amélioration. Les résultats issus de ces dispositifs (indices de satisfaction à chaud et à froid, analyses de verbatims, indicateurs de qualité produite) sont consolidés dans des tableaux de bord et baromètres réguliers, partagés avec les équipes opérationnelles et les instances de pilotage de la qualité de service. Ils permettent de suivre l'évolution de la satisfaction, de mesurer l'effet des actions engagées et de prioriser de nouveaux plans d'amélioration

La satisfaction client en 2025

Les résultats de l'enquête annuelle approfondie du T3 2025 sont en régression par rapport à ceux du T3 2024 après une amélioration en T4 2024. La fiabilité, la réactivité ainsi que l'information complète et précise sont en baisse depuis le début de l'année 2025. La conjoncture politico sociale, impactant lourdement le moral des Français, n'a pas favorisé une

approche optimiste lors des enquêtes, en particulier celle du T3 2025.

Pour la qualité perçue, l'enquête clients de septembre 2025 indique une satisfaction de 52% pour la réactivité (- 2 points par rapport à septembre 2024), de 56% pour la fiabilité de l'information (- 2 points) et de 50% pour l'information complète et précise avec la même tendance.

La satisfaction clients concernant l'Information Voyageurs au global s'établit à 5,9 en septembre 2025 contre 6,2 en 2024. Ces résultats sont examinés dans les instances internes de pilotage de la qualité de service afin d'évaluer l'efficacité des politiques d'information voyageurs et d'identifier les axes d'amélioration prioritaire. Ils s'accompagnent de l'implication des acteurs de l'Information Voyageurs et de la mise en place d'actions et d'outils innovants : systèmes d'information améliorés et fiabilisés, professionnalisation des acteurs, développement des ambassadeurs de l'Information Voyageurs multi-métiers, rénovation de centres opérationnels, analyse de la performance et accompagnement des entités.

Pour SNCF Gares & Connexions, le baromètre de satisfaction client BtoC, les baromètres en ligne, l'écoute des réseaux sociaux, les enquêtes clients mystère, les QR codes en gare et la communauté « MaGare&Moi » sont utilisés pour suivre l'évolution de la satisfaction dans le temps, évaluer l'impact des actions menées dans les gares (information, propreté, sûreté, intermodalité, etc.) et définir ou ajuster les plans d'amélioration de la qualité de service.

4. Informations en matière de gouvernance

4.1. Conduite des affaires - G1

4.1.1. Politiques - G1-1

Les informations publiées dans ce chapitre correspondent aux IRO matériels suivants :

IRO			Politique	Plan d'action
Éthique / Conduite des affaires	Risque	Infractions aux lois de la concurrence	• Cadre de conduite des affaires • Politiques Gouvernance, Ethique et Conformité	• Garantir le respect des règles de concurrence • S'assurer de l'appropriation et de la mise en oeuvre des règles éthique et conformité via le déploiement de formations obligatoires, du dispositif d'alerte, des contrôles internes et audits

4.1.1.1 Culture d'entreprise du groupe SNCF

La société SNCF SA est une entreprise verticalement intégrée intervenant sur un marché concurrentiel. Elle tient pour valeur fondamentale le fait de conduire ses affaires de manière licite et loyale dans le respect de la concurrence entre tous les acteurs.

En tant qu'opérateur de transports et acheteur de biens, de services et de travaux, le Groupe doit s'interdire toute action visant à entraver la concurrence, comme les ententes illicites et l'abus de position dominante, considérée comme des pratiques anticoncurrentielles. Le Groupe fournit également des prestations régulées (accès au réseau, installations de service, prestations de services en gare, prestations de sûreté, etc.) pour lesquelles des mesures spécifiques doivent être mises en place.

SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, doit apporter les garanties d'indépendance vis-à-vis des entreprises ferroviaires pour lui permettre d'assurer de manière

impartiale et non discriminatoire les fonctions essentielles, au service de toutes les entreprises ferroviaires.

L'organisation du Groupe reflète le caractère unifié de celui-ci depuis l'entrée en vigueur de la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire le 1er janvier 2020. Depuis cette date, le Groupe s'est doté d'une gouvernance, de politiques communes, de règles dans la conduite des affaires et de principes clés. Leur mise en œuvre concrète a permis de les faire évoluer et de les améliorer. Au quotidien, leur correcte application assure la cohérence des décisions et la sécurisation des entités du Groupe qui en sont responsables ainsi que de leurs salariés. La bonne information de tous les salariés concernant les règles structurantes présidant aux décisions internes du Groupe en est la condition évidente.

Le guide des règles clés

Le guide des « règles clés du groupe SNCF » rassemble les règles impératives à respecter par l'ensemble des salariés, en

particulier ceux habilités à engager une entité du Groupe, afin de sécuriser la gestion des affaires et la prise de décision.

Les politiques du guide portent sur des sujets transverses :

- Gouvernance et autorisations, dont le management des risques, le dispositif de contrôle interne et l'audit interne
- Cadre de conduite des affaires
- Éthique et conformité, dont la lutte contre la corruption
- Systèmes d'information
- Finances et marchés.

Le guide constitue :

- Un corpus de principes forts et de règles clés devant être appliqués et respectés par chacun dans le Groupe
- Un référentiel de règles clés dont le respect doit être assuré en permanence par les activités de contrôle des différentes sociétés du Groupe.

La valeur ajoutée du guide est la suivante :

- Le guide des « Règles clés du Groupe SNCF » est un document Groupe qui concerne toutes les sociétés du Groupe (SNCF SA, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, Rail Logistics Europe, GEODIS, Keolis). Chaque société peut le compléter, le préciser en fonction de son activité et de ses parties prenantes
- Il regroupe, dans un document unique, accessible et à jour, les politiques et règles structurantes pour le Groupe
- Il garantit la cohérence des actions et des messages au sein du Groupe
- Il permet à chacun de savoir aisément quoi faire ou ne pas faire dans l'exercice de ses fonctions, grâce à une présentation claire et synthétique des principes et des règles
- Il est accessible au plus grand nombre.

Le guide des Règles clés du Groupe a été présenté et validé par le comité exécutif Groupe en mars 2024. Il fait l'objet d'une mise à jour annuelle afin de prendre en compte les évolutions nécessaires, de faire évoluer, si nécessaire, les éléments de politique existants, d'ajouter de nouveaux éléments de politique pour le Groupe ou encore de modifier les textes de référence en cas de nouvelle version.

Ce guide a été créé sous le portage du directeur général délégué Stratégie et Finances du groupe SNCF.

Validation et responsabilité de mise en œuvre

Le directeur général délégué Stratégie Finances est responsable de la mise en œuvre de la politique Conduite des Affaires. Il est membre du COMEX Groupe et rend compte au P-D.G. du Groupe.

La charte éthique

Au regard des défis majeurs auxquels doit faire face le Groupe, il est indispensable, en termes de mobilisation de chacun, que l'ensemble des dirigeants et des salariés se retrouvent autour de valeurs éthiques communes (intégrité, responsabilité, respect des personnes, confiance, courage.) et partagent les mêmes principes de comportement.

La charte éthique du groupe SNCF est le document socle qui permet de promouvoir la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires. Elle est aussi le document de référence éthique pour les relations avec les parties prenantes du Groupe.

Cette charte dresse un panorama simple, avec des exemples pratiques, des valeurs et principes éthiques qui doivent guider le comportement de chacun et chacune au sein du groupe SNCF, notamment l'exemplarité, l'intégrité et le respect de l'autre.

Les 11 principes couverts par la charte éthique, notamment dans la conduite des affaires, sont :

- La prévention et à la lutte contre la corruption,
- La lutte contre la fraude,
- Le respect du droit de la concurrence,
- Les conflits d'intérêts,
- La protection des informations confidentielles et des données personnelles,
- La gestion intègre des fonds et du patrimoine ferroviaire,
- La protection du capital humain du Groupe,
- La réduction de notre empreinte environnementale,
- Nos obligations en tant que Groupe responsable et solidaire,
- L'éthique de nos prestataires, fournisseurs et partenaires,
- Les devoirs spécifiques liés aux missions de service public sur le territoire français (laïcité et neutralité, égalité de traitement, loyauté et réserve).

Validation et responsabilité de mise en œuvre

La charte éthique Groupe a été présentée en 2016 aux conseils d'administration de SNCF Mobilités et SNCF Réseau et approuvée par le conseil de surveillance de l'EPIC SNCF.

Elle a été actualisée en 2023 afin d'être en cohérence avec les évolutions de l'organisation et de la gouvernance du groupe SNCF depuis 2016.

La charte éthique, signée par le président directeur général de SNCF SA et par le directeur de l'Éthique Groupe s'impose à l'ensemble des salariés du groupe SNCF.

Surveillance par les instances de direction

Les aspects de la culture d'entreprise sont régulièrement discutés par les organes d'administration, de direction et de surveillance. Ces discussions ont notamment lieu à l'occasion de la présentation annuelle des alertes éthiques du Groupe au sein du comité CNRG et RSE du conseil d'administration de SNCF SA et au sein du comité de Direction Générale, COMEX Groupe ou comité des Présidents.

Promotion auprès du personnel de l'entreprise

Le projet d'entreprise "Tous SNCF" joue un rôle central dans le développement et la promotion de la culture d'entreprise. Il vise à renforcer l'engagement des salariés et à les impliquer activement dans la transformation de l'entreprise, dans un contexte de concurrence accrue et de changement rapide. Le projet d'entreprise « Maison Tous SNCF » est construit sur 3 fondamentaux : la sécurité, la sûreté et l'éthique.

Les résultats du baromètre « C'est à vous » 2025 (77% de participation du périmètre ferroviaire, soit plus de 100 000 salariés) témoignent de la maturité croissante de la culture éthique au sein du Groupe : 84% des répondants déclarent connaître le dispositif d'alerte (80% en 2024, 64% en 2023, 51% en 2022) et 81% d'entre eux lui font confiance. Ce dispositif permet de prévenir, détecter et corriger les comportements contraires aux valeurs et aux règles prévues par la charte éthique.

La direction de l'Éthique Groupe (DEG) promeut les valeurs et principes de la charte éthique du Groupe au travers de :

- La mise à disposition de la charte éthique sur l'intranet
- L'organisation d'événements dédiés tels que l'Ethics Day avec des tables rondes thématiques et l'intervention de dirigeants du Groupe et personnalités externes
- L'envoi de messages électroniques sur des thématiques de la charte par mail vers les salariés et/ou les managers
- La publication de différents guides et fiches pratiques pour managers, responsables RH et salariés, portant notamment sur :
 - La gestion des alertes
 - La prévention du harcèlement moral

4 Informations en matière de gouvernance

- La prévention du harcèlement sexuel et des agissements sexuels et sexistes
 - Les discriminations
 - La laïcité et la neutralité
 - Les cadeaux et invitations
 - Les lignes directrices diffusées en 2023 sur les invitations relatives aux grands événements sportifs de la Coupe du Monde de Rugby et des Jeux Olympiques et paralympiques de Paris 2024
 - Les conflits d'intérêts
 - L'éthique de l'intelligence artificielle : code de conduite de l'IA et les lignes directrices sur l'usage éthique de l'IA générative
 - La protection des données personnelles
 - Le bon usage des réseaux sociaux.
- La conception de fiches thématiques à disposition de tous les salariés
- Une ligne téléphonique et une adresse électronique dédiées aux conseils au profit des salariés, des managers et des acteurs RH
- Des actions de sensibilisation ou de formations au sein d'entités opérationnelles et de comités de direction. Ainsi la DEG rencontre régulièrement les salariés et comités de direction au cours de forums, réunions ou webinaires, pour échanger sur les valeurs et principes éthiques du Groupe.
- Pour les salariés du périmètre ferroviaire, deux canaux relaient ces principes et valeurs :
- L'application numérique « MyEtic » déployée à grande échelle sur les tablettes et téléphones professionnels
 - L'intranet dédié à l'éthique et accessible à tous.

4.1.1.2 Dispositif d'alerte groupe

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

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

Cette plateforme couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international, et est disponible en 12 langues. Ses modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la loi Wasserman (n° 2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte. Elle permet de déposer des alertes anonymes. La direction de l'Éthique Groupe (DEG) est mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne pour le compte des sociétés ferroviaires et leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la même plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs.

Le dispositif d'alerte en ligne, est un canal alternatif aux canaux de signalements habituels des salariés au sein de l'entité concernée, que sont notamment : la ligne hiérarchique, les ressources humaines le référent Alerte ou le référent éthique

La plateforme d'alerte est accessible à tous les salariés et à tous tiers via le site institutionnel du Groupe : www.sncf.fr.

Les signalements éthiques sont traités conformément aux exigences légales, notamment celles de la loi Sapin II amendée par la loi Wasserman transposant la directive de l'UE de 2019 et de la loi relative au devoir de vigilance. Les signalements

jugés recevables donnent lieu aux suites utiles, et selon la nature et complexité des allégations, peuvent faire l'objet d'une enquête interne, et des mesures correctives sont mises en œuvre lorsque des comportements inappropriés sont confirmés. Le processus disciplinaire est appliqué systématiquement en cas de violations graves, telles que des actes de violence sexiste ou sexuelle, de discrimination ou de fraude. Les mesures correctives peuvent inclure des sanctions proportionnelles allant de l'avertissement à la procédure de licenciement ou radiation, selon la gravité des faits avérés.

Les canaux internes de signalement, le processus de traitement des signalements et la communication auprès du personnel qui en est faite sont décrites ci-dessous.

4.1.1.3 Lutte contre la corruption

Le groupe SNCF dispose d'un programme et d'une politique de lutte contre la corruption conforme à la loi française, à savoir la loi Sapin II n°2016-1691 du 9 décembre 2016, qui est elle-même conforme à la convention des Nations unies contre la corruption.

4.1.1.4 Protection des lanceurs d'alerte

Canaux internes de signalement

Les signalements peuvent être effectués en interne, directement auprès des interlocuteurs habituels privilégiés des salariés au sein de l'entité concernée (la ligne hiérarchique, les ressources humaines, le référent Alerte SA ou Entité ou encore le référent éthique) ou via la plateforme d'alerte en ligne : alerteethiquesncf.com.

L'auteur du signalement est libre d'utiliser, à sa discrétion, l'un de ces canaux internes.

Une première prise de contact peut également intervenir par téléphone, dans le cadre d'une demande de conseil via le numéro dédié. L'appel n'est pas enregistré. En revanche, le déclenchement de la procédure d'alerte éthique interne, tel que décrit ci-dessous se fait exclusivement par écrit.

Ces différents canaux visent à encourager les signalements en offrant plusieurs options accessibles et sécurisées et à protéger efficacement les lanceurs d'alerte contre d'éventuelles représailles.

Garanties apportées

Des garanties sont apportées aux lanceurs d'alerte agissant de bonne foi :

– Conformément à l'article 9 de la loi Sapin II et à l'article 6 du décret du 3 octobre 2022, une confidentialité totale est garantie dans le cadre du dispositif d'alerte éthique concernant l'identité du lanceur d'alerte, des personnes visées, des tiers mentionnés ainsi que des documents et informations révélés, sauf demande de l'autorité judiciaire à laquelle la confidentialité de l'identité ne peut être opposée. Toute violation de l'obligation de confidentialité à laquelle sont tenues les personnes en charge du recueil ou du traitement des alertes peut entraîner des sanctions disciplinaires.

– Conformément au même article du décret du 3 octobre 2022, les salariés qui n'ont pas été spécialement habilités à traiter des alertes éthiques ne peuvent accéder à ces informations.

– Parmi les canaux internes de signalement, la plateforme d'alerte en ligne renforce les garanties de confidentialité. Cette plateforme est hébergée et gérée par un prestataire externe européen spécialisé dans le recueil des alertes dont les serveurs sont situés dans l'Union européenne, soumis à des obligations strictes de confidentialité et de sécurité. Les salariés de ce prestataire n'interviennent pas dans le traitement des signalements et n'ont pas accès aux informations échangées sur l'interface. Son niveau de protection des données est certifié par un organisme indépendant. Cette plateforme offre des garanties renforcées de confidentialité des échanges avec un membre de la DEG via une boîte de

dialogue protégée par un mot de passe unique, extérieure à l'environnement informatique du groupe SNCF. Elle permet également de faciliter le traitement des alertes anonymes.

Communication auprès du personnel de l'entreprise

Le dispositif d'alerte a fait l'objet de plusieurs communications dédiées sur les canaux internes appropriés afin d'en garantir l'efficacité. Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année pour informer les employés sur les différentes options de signalement disponibles et sur l'importance de signaler les irrégularités. Les formations ou sensibilisation à l'éthique et au programme anti-corruption incluent une information dédiée au dispositif d'alerte.

La procédure alerte a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, de SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire et est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées. La procédure précise les modalités de traitement des alertes et les garanties de protection accordées aux lanceurs d'alerte ainsi que les mesures de protection contre les représailles.

Équipes en charge du traitement des signalements

Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe.

- Les référents Alerte désignés au sein de chaque SA qui coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion et le reporting des alertes au sein de leur périmètre, dont les filiales ou activités. A ce titre, ils ont la faculté de s'appuyer sur des référents Alerte Entité désignés par entité/BU afin de faciliter la gestion des alertes aux bornes de la SA/SAS à laquelle ils appartiennent.

Les déontologues de la DEG et les référents Alerte sont choisis pour leur capacité à traiter de sujets sensibles, dans le strict respect de la confidentialité (signature d'un engagement de confidentialité annexé à leur lettre de mission) avec discernement et impartialité.

Le référent Alerte SA est nommé par l'instance dirigeante de sa société ou par son représentant légal, après avis de la DEG sur le profil du candidat.

Le référent Alerte doit disposer des compétences nécessaires pour exercer ses missions et être positionné de façon à accéder facilement aux instances de direction de son entité.

Protection contre les représailles

En matière de protection contre les représailles, conformément à l'article L.1121-2 du code du travail introduit par la loi du 21 mars 2022, toute personne qui utilise, de bonne foi, le dispositif d'alerte professionnelle ne peut être écartée d'une procédure de recrutement ou de l'accès à un stage ou à une formation, ni être sanctionnée, licenciée ou faire l'objet d'une mesure discriminatoire, directe ou indirecte, notamment en matière de rémunération, de mesures d'intéressement ou de distribution d'actions, de formation, de reclassement, d'affectation, de qualification, de classification, de promotion professionnelle, d'horaires de travail, d'évaluation de la performance de mutation ou de renouvellement de contrat (ni des autres mesures visées à l'article 10-1 de la même loi).

Cette protection est assurée notamment :

- À titre préventif, par des rappels réguliers du référent Alerte SA auprès des référents alerte Entité de son périmètre qu'aucune mesure de représailles ne sera tolérée, quelle qu'en soit la forme, y compris lorsque l'alerte s'avère infondée ou que les faits ne peuvent être établis, dès lors qu'elle a été lancée de bonne foi

- Par la diffusion via les DRH des sociétés ferroviaires et le réseau des référents éthique, de deux guides sur la gestion des

alertes, l'un dédié aux acteurs RH et éthique, l'autre dédié aux managers, avec un focus sur la protection des lanceurs d'alerte de bonne foi contre les représailles.

- Par la possibilité, systématiquement rappelée au lanceur d'alerte, dès lors qu'il considère être victime de représailles, de saisir le référent Alerte SA/Entité, le DRH ou la DEG.

- Conformément à l'article 6-1 de la loi Sapin II, cette protection contre d'éventuelles représailles s'applique également :

- Aux facilitateurs, au sens de ladite loi, c'est à dire toute personne physique ou morale de droit privé à but non lucratif ayant aidé le lanceur d'alerte à effectuer son signalement

- Aux personnes physiques en lien avec le lanceur d'alerte et susceptibles de faire l'objet de mesures de représailles susmentionnées

- Aux entités juridiques contrôlées pour lesquelles il travaille ou avec lesquelles il est en lien dans un contexte professionnel

- Aux personnes ayant témoigné de bonne foi sur des faits constitutifs d'un délit ou d'un crime dont elles ont eu connaissance dans l'exercice de leurs fonctions.

Afin de renforcer ce dispositif et de garantir un niveau de protection homogène dans l'ensemble du Groupe, une politique de non-représailles applicable quel que soit le pays d'implantation ou l'entité concernée, est en cours d'adoption, en déclinaison de la politique droits humains du Groupe.

4.1.1.5 Traitement des signalements

Le traitement des signalements liés à la conduite des affaires, y compris les cas de corruption ou de versements de pots-de-vin, est couvert par la procédure d'alerte éthique Groupe (RA00124). Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle agit sur délégation permanente du P-DG du Groupe pour promouvoir la politique éthique, gérer le dispositif d'alerte éthique et mener des enquêtes éthiques. A cet égard, le directeur de la DEG a un accès direct au P-DG du Groupe.

- Les référents Alerte SA coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion des alertes au sein de leur entité avec l'appui référents Alerte Entité si nécessaire.

Un signalement recevable, quel que soit le canal de réception, est traité par l'entité compétente la plus proche des faits, sauf exceptions justifiant le traitement de l'alerte par la DEG, notamment en cas de conflit d'intérêts, d'enjeu d'impartialité, ou si le signalement est critique ou complexe.

Le caractère sensible des incidents liés à la conduite des affaires (dont les cas de corruption et de pot de vin), nécessite une remontée systématique des signalements à la DEG conformément aux lignes directrices sur la gouvernance des alertes. Ils sont en majorité traités au niveau de la DEG.

Les déontologues de la DEG et les référents Alerte SA ou Entité sont formés et spécialement habilités à recevoir et traiter les signalements conformément à l'article 5 du décret du 3 octobre 2022. Ils exercent leurs missions en toute impartialité.

Pour les besoins spécifiques d'une enquête, ils peuvent désigner une ou plusieurs personnes chargées du traitement de l'alerte, tenues aux mêmes obligations de confidentialité. Ils peuvent aussi, déléguer en tout ou partie des investigations à des professionnels externes spécialisés, eux-mêmes soumis à une obligation de confidentialité contractuelle ou statutaire.

Si les déontologues ou les référents Alerte estiment ne pas pouvoir respecter l'impartialité dans le traitement d'une alerte, ils ont la possibilité de se déporter en tout ou partie après avoir consulté la DEG ou son directeur.

4 Informations en matière de gouvernance

Enfin, l'organe ad hoc du comité éthique Groupe peut être saisi pour analyser les signalements jugés sensibles et les suites à y donner. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents.

L'organe ad hoc est présidé par le président du comité Éthique Groupe (CEG) et composé de membres du CEG, dont le DEG, approuvés par le P-DG. Il peut inviter toute personne qualifiée pour éclairer ses décisions. Il statue sur les suites à donner à toute alerte sensible, dont il est saisi.

[10f]

Compte tenu de l'activité du groupe SNCF, le respect du bien-être animal n'est pas considéré comme un sujet extra-financier matériel.

4.1.1.6 Politiques de formation relative à la conduite des affaires

Pour les sociétés ferroviaires

Un catalogue de formations en matière de conduite des affaires est mis à disposition afin d'aider les salariés à comprendre et appliquer, au quotidien, des standards élevés de conduite éthique dans l'exercice de leurs fonctions. Ce catalogue est accessible via l'intranet sur la plateforme centralisée Station C.

Socle commun

Un socle commun permet d'accéder à des formations e-learning « indispensables à suivre » couvrant notamment les thématiques suivantes :

- La lutte anti-corruption
- La prévention et la gestion des agissements sexistes et sexuels
- Les fondamentaux du RGPD
- Les 10 cyber-réflexes.

À titre d'exemple, la réalisation du e-learning « Tous Cyber Champions » constitue l'un des deux critères RSE de l'accord d'intéressement des salariés de SNCF SA ayant au moins trois mois d'ancienneté au sein du groupe SNCF au 31 décembre 2025.

Formations sectorielles

Des formations sectorielles sont également proposées via les offres dédiées aux métiers :

- Un catalogue dédié aux achats, par exemple « Développer les achats responsables » ou l'e-learning « Achats solidaires »
- Un catalogue « Université des financiers » avec par exemple une formation « Détection et prévention de la fraude interne et externe »
- Un catalogue RH, par exemple : « Manager les diversités et prévenir les discriminations ».

Formations complémentaires

Les modules de e-learning, accessibles via la plateforme Station C, sont conçus pour être interactifs et engageants, facilitant ainsi l'apprentissage. Ils permettent aux salariés de suivre les formations à leur propre rythme, tout en assurant une traçabilité et un suivi des progrès réalisés. De plus, des sessions de formation spécifiques sont organisées en fonction des besoins identifiés, notamment pour les cadres et les personnels occupant des fonctions sensibles.

Les formations offertes proposent un large éventail de sujets liés à la conduite des affaires et à la conformité. Par exemple l'e-learning sur la prévention de la corruption aide à reconnaître et à éviter les situations pouvant mener à des actes de corruption. Ce module aborde d'autres principes fondamentaux tels que l'intégrité et la gestion des conflits d'intérêts.

Pour GEODIS

Au sein de GEODIS, il existe également des formations en ligne relatives à l'éthique des affaires, la lutte contre la corruption, le droit de la concurrence, la protection des données personnelles ainsi qu'un module relatif aux enjeux douaniers. Les personnes les plus exposées ont été identifiées et doivent suivre ces modules tous les deux ans. La lutte contre la corruption et le trafic d'influence fait l'objet d'une formation dédiée destinée aux salariés appartenant aux catégories d'emploi identifiées comme particulièrement exposées au regard de la cartographie des risques de corruption. Elle doit être réalisée dans le mois suivant l'arrivée des nouveaux salariés, tout comme la formation sur la charte éthique. Elle est validée par un test final élaboré à partir de situations opérationnelles présentant un risque pour GEODIS et donne lieu à l'obtention d'un certificat. GEODIS a aussi développé une formation en ligne spécifique pour sensibiliser les salariés aux risques liés à la participation à des associations professionnelles. Cette formation doit leur permettre d'identifier les risques et de prendre les mesures nécessaires pour les prévenir ou les gérer.

4.1.1.7 Fonctions les plus exposées aux risques de corruption

Comme indiqué en G1-3, Formations relatives à l'anti-corruption, les fonctions qui, au sein de l'entreprise, sont les plus exposées au risque de corruption et de versement de pots de vin sont identifiées dans la cartographie des risques corruption et trafic d'influence du groupe SNCF. Il s'agit notamment de l'ensemble des cadres, ainsi que de certains emplois potentiellement non-cadres tels que, par exemple : les acheteurs, comptables, assistant(e)s de direction, etc. pour SNCF SA. Cette cartographie constitue l'un des piliers du dispositif de lutte contre la corruption mis en place en application de la loi Sapin II n°2016-1691 du 9 décembre 2016.

4.1.2. Gestion des relations avec les fournisseurs - G1-2

4.1.2.1 Politique et pratiques en matière de prévention des retards de paiement

Pour les sociétés ferroviaires

Le groupe SNCF s'engage activement dans la prévention des retards de paiement, en particulier envers les petites et moyennes entreprises (PME) et singulièrement les entités du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS). Cette politique s'inscrit dans une volonté globale de maintenir des relations commerciales équilibrées et responsables avec tous ses partenaires. Les mesures mises en place visent à réduire les délais de paiement et à assurer un traitement équitable et transparent des factures.

Mise en œuvre de la politique

Cette politique se traduit notamment par :

- Le pilotage et le suivi des délais de paiement

Les sociétés ferroviaires pilotent les délais de paiement via un comité mensuel entre la direction des Achats et la direction Financière/Comptabilité. Ce comité analyse les indicateurs de performance, tels que le taux de dématérialisation des factures et les principaux retards de paiement, et identifie des axes d'amélioration.

Un suivi des délais de paiement est réalisé de manière continue, et le Groupe a été reconnu parmi les meilleurs payeurs du secteur public dans une étude (Altarès/Pacte PME) publiée en 2022 et de nouveau en 2024; le Groupe est également adhérent et administrateur de l'association Pacte PME, qui œuvre pour de meilleures pratiques entre grands groupes et les PME/ETI, notamment à travers sa participation au groupe de travail dédié au délais de paiements, où sont partagées les meilleures pratiques en la matière.

- La facilitation du paiement et de la gestion des litiges

Les sociétés ferroviaires doivent répondre aux directives européennes et aux textes nationaux intégrés dans le code de la commande publique, qui prévoient notamment l'égalité de traitement entre les opérateurs économiques. L'entreprise n'accorde pas de délais spécifiques pour les PME. Toutefois, des facilités de paiement sont étudiées au cas par cas (un dispositif spécifique avait ainsi été mis en place en 2020 pour aider les PME en difficulté de trésorerie au début de la pandémie Covid-19).

Les procédures de gestion des écarts et des litiges sont formalisées. Chaque litige est inscrit dans le système ERP (Enterprise Resource Planning) sous la facture associée pour un traitement rapide et transparent.

– Une adresse électronique unique (Portail Fournisseur - Connexion) est mise à disposition pour faciliter les échanges et la résolution des problèmes liés aux factures.

– La dématérialisation des factures

Le taux de dématérialisation atteint 98,86% à fin 2025 pour l'ensemble des sociétés ferroviaires. Cette démarche réduit les erreurs de ressaisie manuelle et accélère le traitement des paiements.

– Les engagements contractuels

Les sociétés ferroviaires ont pris l'engagement de payer les fournisseurs à 60 jours (date d'émission de la facture) conformément à la loi LME. Cet engagement est communiqué

aux fournisseurs via le site internet du Groupe (snf.com), via les CCCG (Cahiers des clauses et conditions générales) et dans les contrats.

Dans chaque société, le CSP Comptabilité Fournisseurs est responsable de la politique de paiement des fournisseurs, forme en continu les différents acteurs de la chaîne de paiement et alerte les directions Financières en cas d'écart.

Pour GEODIS

GEODIS s'engage à adopter des pratiques de paiement équitables et transparentes envers ses fournisseurs.

GEODIS s'efforce de respecter les délais de paiement convenus avec ses fournisseurs, conformément aux conditions contractuelles. Cela contribue à maintenir des relations de confiance et de coopération.

GEODIS établit des conditions de paiement claires et transparentes dès le début de la relation commerciale. Ces conditions sont généralement spécifiées dans les contrats ou accords de service.

En cas de problèmes ou de litiges liés aux paiements, GEODIS dispose de procédures pour gérer et résoudre les différends de manière équitable et transparente, tout en maintenant une communication ouverte avec ses fournisseurs.

4.1.2.2 Politiques et actions en matière d'achats responsables

La politique en matière de relation avec les fournisseurs porte l'enjeu matériel identifié dans le cadre de l'analyse de double matérialité

IRO			Politique	Plan d'action
Relation fournisseurs & Pratiques de paiement	Impact négatif	Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés	• Politique droits humains • Politique achats responsables des sociétés	• Prévenir et maîtriser les risques fournisseurs et accompagner les fournisseurs (cf. Label RFAR, Plan de vigilance)

Maîtrise des risques fournisseurs

La mise en œuvre de la maîtrise des risques RSE fournisseurs du Groupe s'appuie sur quatre piliers :

– L'identification des fournisseurs et des familles d'achats les plus à risques s'appuyant sur l'analyse de sources externes les expertises internes sur les risques RSE et le bilan des alertes et enquêtes récentes menées sur les occurrences de ces risques.

– L'engagement de tous les fournisseurs à respecter la « Charte de la relation fournisseurs et RSE » des sociétés ferroviaires, et à se faire évaluer sur les différentes dimensions de la RSE en fonction des enjeux (cartographie des risques et montant de dépenses).

– L'évaluation des tiers fournisseurs avant l'entrée en relation, au renouvellement des marchés et durant leur exécution.

– Le recours à des actions spécifiques de maîtrise des risques (mise sous surveillance, actions de remédiation, audits fournisseurs, etc.) en cas d'alerte et/ou d'infraction avérée.

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

Depuis plusieurs années, le groupe SNCF s'engage à respecter les principes de responsabilité sociétale définis dans le Pacte mondial des Nations unies et à les intégrer dans les processus d'achats de ses filiales, en France et à l'international.

Pour les sociétés ferroviaires

Les sociétés du cœur ferroviaire de l'activité (SA SNCF, SNCF Voyageurs, SNCF Réseau, Gares & Connexions, sociétés françaises de Rail Logistics Europe) maintiennent un haut niveau de qualité dans leurs relations avec les fournisseurs, validé par le label « Relations Fournisseurs et Achats Responsables » (RFAR) délivré par la Médiation des entreprises de Bercy et le Conseil national des achats. Labellisé depuis 2012, l'entreprise, sur ce périmètre, fait l'objet d'une revue annuelle des éléments socle du label, notamment les délais de paiement et d'un renouvellement triennal portant sur l'ensemble des critères. En 2025, le renouvellement complet de la labellisation a été obtenu. Fondé sur la norme ISO 20400, le label RFAR évalue de manière indépendante, autour de quinze thèmes, les entreprises qui souhaitent suivre ses exigences. L'entreprise est jugée au minimum « probant » sur chaque thème et « exemplaire » sur les thèmes suivants :

– Alignement de la politique et de la stratégie d'achat responsable

– Prévention de la corruption

– Intégration des spécifications RSE dans le cahier des charges

– Contribution au développement du territoire

– Aide à la consolidation des filières.

Une charte « Relation fournisseurs et RSE », introduite dans les documents contractuels types non négociables, s'applique à tous les fournisseurs des sociétés ferroviaires. Elle est à leur disposition sur snf.com.

4 Informations en matière de gouvernance

Une clause type « devoir de vigilance », révisée en 2023, les engage à mettre en œuvre des dispositifs et plans d'actions RSE, notamment spécifiques à la probité et à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Les fournisseurs doivent aussi faire évaluer leur performance RSE par un tiers indépendant. L'acheteur fixe ainsi dans cette clause des objectifs de résultat adaptés :

- Aux objectifs SNCF
- À la cartographie des risques RSE fournisseurs
- À sa famille d'achat
- Au niveau de risque associé au fournisseur pour les sociétés ferroviaires.

La politique achats des sociétés ferroviaires prend en compte des enjeux RSE tout au long du processus achats et veille à l'animation et à la montée en maturité des parties prenantes (fournisseurs, acheteurs, clients, etc.) diversement engagées en RSE.

Les principales actions engagées en 2025

– Poursuivre le déploiement de critères RSE incluant 20% de la note sur tous les achats et adapter les critères sociaux et environnementaux aux spécificités de chaque marché. L'objectif est de généraliser ce principe de notation au sein de toute la filière achats.

– Accroître l'évaluation RSE des fournisseurs par un organisme tiers, et harmoniser la procédure de suivi des risques et évaluations RSE fournisseurs au sein des cinq sociétés ferroviaires (contrôle interne). La cartographie des risques RSE achats et le référentiel « Dispositif d'évaluation des tiers » ont été actualisés en 2024 sur le périmètre des sociétés du cœur ferroviaire de l'activité. En 2025, 2 609 fournisseurs représentant 76,7% des achats ont une évaluation RSE, inférieure à 36 mois, réalisée par un prestataire tiers. Leur note moyenne atteint 69,9/100.

– Continuer à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) ainsi que la contractualisation de clauses d'insertion. Les sociétés ferroviaires favorisent ainsi les achats auprès du secteur du travail protégé et adapté (STPA – Handicap), de l'insertion par l'activité économique (SIAE – Insertion) et des autres structures de l'ESS (ESUS, acteurs statutaires et Pimms), et plus généralement le recours aux personnes éloignées du marché du travail. Les différents leviers de performance en vue de réaliser des achats inclusifs sont mis en œuvre avec l'aide des partenaires SNCF sous convention tels que le réseau GESAT ou HANDECO (lesquels ont annoncé en novembre 2024 leur fusion sous l'enseigne Hormoz) pour :

- Développer la cotraitance entre les entreprises du secteur classique et les entreprises de l'ESS et la clause sociale d'insertion.
- En 2025, les achats solidaires représentent près de 52 millions d'euros d'achats et plus de 1.4 millions d'heures d'insertions contractualisées.

– Contribuer à la réindustrialisation et au développement de filières en France, avec des stratégies RSE favorables aux PME et à l'innovation. Cela passe par :

- La poursuite des rencontres territoriales fournisseurs sous l'angle de la décarbonation
- L'accompagnement des entreprises locales et des PME pour leur faciliter l'accès à ses marchés

– Une communication sur l'empreinte territoriale des achats des sociétés ferroviaires, par société, par activité, par région : en 2024 19 milliards d'euros de richesse générée en PIB et 270 000 emplois soutenus. Accélérer la démarche de décarbonation des achats avec un critère d'attribution dédié à

la décarbonation des fournisseurs les plus émetteurs de GES (travaux, béton, rail, etc.), en plus de la note RSE.

Suivi et évaluation de l'efficacité des mesures

Un dispositif de suivi est mis en place pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre. Ce système permet de vérifier la conformité aux engagements pris et d'ajuster les actions en fonction des retours obtenus. Les fournisseurs performants sur les questions environnementales et sociales bénéficient de mesures incitatives spécifiques, comme des prix décernés.

Formation du personnel chargé des achats

La formation du personnel chargé des achats et de la chaîne d'approvisionnement est un élément clé de la stratégie du groupe SNCF. Les salariés reçoivent des formations sur les principes de gouvernance, la gestion des risques, et les exigences de durabilité. Ces formations incluent également des modules sur la diligence raisonnable et les meilleures pratiques en matière de RSE.

Ces piliers sont transposés dans les différentes SA du groupe SNCF ainsi que dans les sociétés Keolis et GEODIS.

Critères sociaux et environnementaux

Le groupe SNCF intègre systématiquement des critères sociaux et environnementaux dans la sélection de ses fournisseurs.

Pour les sociétés ferroviaires, des critères RSE constituent 20% de la note sur tous les achats lors d'une mise en concurrence entre attributaires. Les critères sociaux et environnementaux sont adaptés aux spécificités de chaque marché. L'objectif est de généraliser ce principe de notation au sein de toute la filière achats des activités ferroviaires en France. Cette pondération concerne 100% des catégories d'achats. En 2025, cette notation a couvert 86.5% des achats contractualisés après mise en concurrence (contre 80.5% en 2024).

[ART66] De plus, un critère d'attribution est dédié à la décarbonation des fournisseurs les plus émetteurs de GES (travaux, béton, rail, etc.), pour 5% de la note, en plus de la note RSE. Une démarche structurée permet d'identifier les principaux postes d'émissions, de les traduire en critères de notation quantifiables et enfin d'arrêter la méthode de notation avec des pondérations adaptées aux enjeux du marché.

Les performances sociales et environnementales des fournisseurs sont évaluées tout au long du processus d'achat. Les fournisseurs sont soumis à des évaluations périodiques sur des critères réglementaires et RSE, en lien avec l'objet du marché. Pour les contrats supérieurs à deux ans, une réactualisation de l'évaluation est requise en cours de contrat. En cas de définition d'un plan de progrès, celui-ci fait l'objet d'un suivi régulier lors des différents rendez-vous avec le fournisseur.

Les sociétés ferroviaires intègrent également des clauses sociales et environnementales dans les contrats avec leurs fournisseurs, couvrant les pratiques de travail, les enjeux environnementaux et les droits humains, même lorsqu'ils ne sont pas directement liés à l'objet du contrat. Le groupe SNCF s'engage à développer les achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS), avec un objectif d'atteindre les 100 millions d'euros d'achats en 2030. Des marchés sont également réservés aux entreprises du secteur du handicap ou de l'insertion, favorisant ainsi l'inclusion de fournisseurs locaux dans la chaîne d'approvisionnement.

GEODIS a développé depuis plusieurs années une politique achats responsables, considérée comme un levier de performance. Elle relaie les engagements du Groupe en intégrant les enjeux éthiques, sociaux et environnementaux dans les stratégies processus achats ainsi que dans la gestion de la relation fournisseurs. Cette politique se décline selon 3 axes : intégrer les enjeux RSE dans les stratégies achats et les

processus, engager les fournisseurs et évaluer les fournisseurs.

Les fournisseurs et sous-traitants transverses, nationaux et locaux sont sélectionnés par les directions achats et un ensemble d'experts, dans le cadre d'appels d'offres, fondés sur une mise en concurrence selon plusieurs critères : économiques, techniques, qualité, environnement, conformité, éthique, social et sécurité (incluant la cybersécurité). Le coût total de possession (TCO) est privilégié pour concilier performance durable et performance économique.

Ainsi, le nouveau référentiel de tracteurs routiers intègre des critères de réduction des consommations via des nouvelles générations de châssis et des gammes de pièces détachées de seconde main. La grille de véhicules légers 2025 est désormais 100% électrique.

Un référencement d'acteurs du handicap ou de l'insertion est mis à disposition des acheteurs locaux et des opérationnels. Basé sur des fournisseurs des sociétés ferroviaires et de GEODIS, il permet à chaque approvisionneur de sélectionner un acteur de l'ESS en fonction de la nature d'achats (Intérim, sous-traitance logistique, espaces verts, etc.) et/ou de la localisation.

En 2024, GEODIS a lancé une première campagne d'évaluation de ses fournisseurs selon le standard déployé par le groupe SNCF. Ainsi plus de 300 fournisseurs ont été évalués et la part des fournisseurs stratégiques évalués sur les trois dernières années atteint désormais 63%. Dans une logique de dialogue avec les parties prenantes, GEODIS a lancé en 2025 une nouvelle édition de son enquête de satisfaction fournisseurs auprès de ses fournisseurs et sous-traitants, couvrant toutes les lignes de métier. L'édition 2025, forte d'un périmètre élargi et disponible en sept langues, a touché un plus grand nombre de fournisseurs, garantissant ainsi une représentativité accrue des retours et des résultats plus fins, spécifiques à chaque ligne de métier et région.

En 2024, cette enquête annuelle affichait un taux de satisfaction globale de 94%.

4.1.3. Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin - G1-3

4.1.3.1 Les trois piliers du dispositif anti-corruption

Le groupe SNCF est assujéti à la « Loi Sapin II », loi n°2016-1691 du 9 décembre 2016 relative à la transparence, à la lutte contre la corruption et à la modernisation de la vie économique. Le Groupe a ainsi déployé son dispositif anti-corruption, s'articulant autour de 3 piliers indissociables, en déclinaison des recommandations émises par l'agence française anticorruption (AFA) :

Pilier 1. Engagement de l'instance dirigeante

Exemples :

– Dans l'introduction du code de conduite, le président du groupe SNCF souligne l'importance, pour le Groupe, de développer avec ses interlocuteurs des relations de long terme et de qualité fondées sur le professionnalisme, la responsabilité et l'intégrité.

– Le comité de pilotage Groupe Risques et Compliance est présidé par le directeur général délégué du groupe SNCF.

Pilier 2. Cartographie des risques

Le Groupe a développé une cartographie des risques pour identifier, analyser et prioriser les risques de corruption et autres atteintes à la probité. Cette cartographie est régulièrement mise à jour.

Pilier 3. Gestion des risques

– Prévention des Risques :

Code de conduite : annexé au règlement intérieur, il est consultable sur sncf.com

• En déclinaison du code de conduite, des règles s'appliquent au sein du Groupe en matière de politique cadeaux et invitations.

• En complément, afin de présenter le contexte et les enjeux en matière d'éthique de la coupe du monde de rugby 2023 et des Jeux de Paris 2024, événements dont le Groupe est partenaire, des lignes directrices pour les invitations à des grands événements sportifs ont été élaborées spécifiquement.

• Conflits d'intérêts : un guide relatif à la prévention des conflits d'intérêts et une fiche pratique sont disponibles sur l'intranet du périmètre ferroviaire. Au sein du périmètre ferroviaire, un avenant au contrat de travail portant sur la déclaration de non- conflit d'intérêts a été diffusé pour signature par les cadres dirigeants et les cadres supérieurs. En 2025, un questionnaire d'auto-évaluation a été mis à la disposition des salariés pour les aider à identifier de potentielles situations de conflits d'intérêt.

• Mécénat et parrainage : une procédure a été diffusée pour déclinaison au sein du Groupe.

– Formation : cf. paragraphe 21.a ci-dessous

– Évaluation des tiers

Zoom sur l'évaluation des tiers

Une procédure d'évaluation des tiers a été mise en place et déployée par le Groupe conformément aux dispositions de la loi Sapin II, sur le périmètre de l'ensemble du Groupe hors GEODIS doté de ses propres processus et procédure.

Cette procédure s'articule autour de deux documents socles :

– La note de cadrage du Groupe

– Le guide méthodologique d'évaluation des tiers.

Ces documents fixent un certain nombre de principes et de méthodes applicables par toutes les sociétés du Groupe et leurs filiales (SNCF SA, SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions, SNCF Voyageurs, RLE et Keolis) et déclinables en fonction des spécificités de chaque grande société. La mise en œuvre d'une évaluation régulière des tiers (fournisseurs, clients, partenaires...) avec lesquels le Groupe envisage d'entrer en relation ou entretient déjà une relation s'organise sur la base d'une cartographie des portefeuilles de tiers et une collecte d'informations proportionnée au niveau des risques détectés par la cartographie.

Cette évaluation porte notamment sur :

– La corruption et le trafic d'influence, ainsi que les autres atteintes à la probité ;

– Le blanchiment et le financement du terrorisme ;

– Les sanctions économiques internationales ;

– Le devoir de vigilance des entreprises (sécurité, droits humains, environnement).

L'objectif est d'identifier et d'évaluer les risques (sources externes, envoi de questionnaires au tiers ...) pouvant résulter de la poursuite ou de l'entrée en relation d'affaires avec ces tiers. Ensuite, il s'agit de prendre les mesures appropriées, le cas échéant, en fonction du niveau de risque : ne pas entamer la relation ou y mettre fin ou encore poursuivre la relation "sous conditions" telles que : suivi de plans d'actions, insertion de clauses contractuelles renforcées, mise en place de processus/précautions spécifiques etc.

Le Groupe a déployé une plateforme numérique d'évaluation des tiers pour l'ensemble des entités du Groupe (hors-GEODIS qui a déployé des outils dédiés). Cette plateforme permet à chaque entité de réaliser formellement les évaluations de l'intégrité de ses tiers en source externe de façon homogène, cohérente et mutualisée. L'outil garantit la réalité des évaluations par périmètre et type de tiers selon un processus cadré, ainsi que l'allocation des rôles imputés à chaque

4 Informations en matière de gouvernance

fonction intervenant dans le processus : opérationnels, experts conformité et instances dirigeantes.

4.1.3.2 Processus de détection des cas de corruption et de remédiation associés

Détection des cas de corruption

Dispositif d'alerte

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

La procédure d'alerte éthique a été mise à jour en 2023 pour intégrer les évolutions législatives et réglementaires récentes, mais également expliciter les évolutions internes de gouvernance et de management des alertes, liées au déploiement de la nouvelle plateforme d'alerte en ligne. Elle précise notamment les conditions de recevabilité des alertes et de protection renforcée des lanceurs d'alertes. Elle a fait l'objet d'une information et consultation des CSE centraux, de SNCF SA et des sociétés du périmètre ferroviaire. Elle est annexée aux règlements intérieurs des sociétés susvisées. La procédure est commune aux sociétés ferroviaires et à leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS ont mis en place une procédure spécifique pour les filiales ou entités contrôlées de leur périmètre.

Les grandes étapes de traitement d'un signalement sont les suivantes :

- Accusé de réception
- Analyse de la recevabilité de l'alerte
- Traitement de l'alerte recevable avec investigations éventuelles par la DEG ou localement selon la criticité
- Retour vers l'auteur du signalement sur les suites données et
- Clôture et archivage.

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

Cette plateforme, disponible en 12 langues, couvre l'ensemble des entités du Groupe, y compris les entités à l'international. Les modalités d'utilisation sont conformes au décret d'application de la loi Wasserman (n°2022-1284 du 3 octobre 2022) relatif aux procédures de recueil et de traitement des signalements émis par les lanceurs d'alerte. La plateforme a fait l'objet dès son lancement de plusieurs communications dédiées sur les canaux appropriés de l'entreprise. Des campagnes d'information sur le dispositif sont relayées chaque année.

La plateforme permet de déposer des alertes anonymes. La direction de l'Éthique Groupe (DEG) a été mandatée pour gérer cette plateforme d'alerte en ligne. La DEG reçoit et traite les alertes reçues par ce canal pour le compte des sociétés ferroviaires et leurs filiales ou entités contrôlées. Les sociétés Keolis et GEODIS disposent d'un accès indépendant à la plateforme afin de recevoir et traiter les alertes sur leurs périmètres respectifs.

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

Contrôle interne

Dispositif de contrôle et audit interne : Des plans de contrôle interne anticorruption sont déployés régulièrement sur l'ensemble des entités du Groupe dans lesquels chaque entité

procède à l'autoévaluation de l'état d'avancement de son dispositif de lutte contre la corruption. A partir de ces autoévaluations, réalisées par les équipes du contrôle interne, afin de garantir l'indépendance de l'exercice, du testing est réalisé par le pilote Groupe de chacun des piliers anti-corruption. Cet exercice permet d'avoir une vision homogène de l'état de maturité du dispositif anti-corruption sur le Groupe. Le prochain plan de contrôle interne anticorruption est prévu sur le premier semestre 2026.

En parallèle, chaque entité se dote d'un plan de contrôle et d'évaluation de son dispositif de lutte contre la corruption qui permet, en complément des plans de contrôle interne anticorruption, de contribuer au fil de l'eau à l'efficacité des mesures déployées et à la robustesse du dispositif. Ces plans précisent les KN1/KN2 à mettre en œuvre, en run, par piliers :

– De contrôles de premier niveau (KN1) qui visent à s'assurer, au travers de contrôles préventifs réalisés avant que la décision ou l'opération ne soit mise en œuvre, que les tâches inhérentes à un processus opérationnel ou support ont été effectuées conformément aux procédures édictées ;

– De contrôles de deuxième niveau (KN2) qui visent à s'assurer, au travers de contrôles détectifs conduits sur tout ou partie des décisions prises ou des opérations réalisées, selon une fréquence prédéfinie ou de façon aléatoire, de la bonne exécution des contrôles de premier niveau et du bon fonctionnement du dispositif anticorruption dans son ensemble.

Enfin, il existe des contrôles de troisième niveau (KN3). Ces contrôles correspondent à des audits périodiques réalisés pour vérifier l'application effective des politiques anticorruption et la pertinence des dispositifs. Le plan d'audit prévoit des audits sur les piliers du dispositif d'une part, mais également des audits de filiales ou de processus incluant un volet audit du dispositif anti-corruption.

Les contrôles comptables anticorruption : le dispositif de contrôle du programme de lutte contre la corruption intègre un pilier s'appuyant sur des contrôles comptables anticorruption. Pour mettre en œuvre ce pilier :

– Le Groupe s'est doté d'une procédure qui s'appuie sur le guide pratique de l'AFA en la matière, et permet à chacune des entités du Groupe de déployer un plan de contrôles comptables anti-corruption aux bornes de son périmètre.

– Cette méthodologie repose sur les cartographies des risques de corruption des entités pour se traduire dans des contrôles comptables ad hoc tracés et auditables.

– Dans ce cadre, chaque entité du Groupe a désigné un responsable de la mise en œuvre sur son périmètre du pilier contrôle comptables, réalise un plan de contrôles comptables anti-corruption, le met en œuvre, prend les actions de remédiation utiles et rend compte au pilote Groupe.

Remédiation : mesures correctives et régime disciplinaire

Les mesures de contrôle interne (procédure de KN1/KN2) réalisés permettent de :

- Contrôler la mise en œuvre des mesures du dispositif anticorruption et tester leur efficacité
- Identifier et comprendre les manquements dans la mise en œuvre des procédures
- Définir des recommandations ou autres mesures correctives adaptées afin d'améliorer l'efficacité du dispositif anticorruption
- Mettre en œuvre les mesures de remédiation appropriées (notamment, les suites disciplinaires et actions de renforcement des dispositifs).

Les alertes avérées donnent lieu à des actions de remédiation :

- Des suites disciplinaires ont été prises, notamment des licenciements et radiations, en déclinaison des procédures RH au sein du Groupe.

- En complément ou non des suites disciplinaires, des actions de remédiation peuvent être prises, notamment des sensibilisations / formations, coaching, revue de process.

Le comité de pilotage Groupe Risques et Compliance, instance de pilotage des missions d'assurance et de contrôle du Groupe présidée par le directeur général délégué du groupe SNCF, est informé de l'avancement des programmes de compliance en matière de lutte contre la corruption et le trafic d'influence notamment, incluant les travaux issus des cartographies des risques, du plan de contrôle interne et des audits.

Contrôle de l'Agence française anti-corruption

En juin 2021, l'AFA avait notifié le Groupe d'un contrôle d'avertissement, à la suite d'un contrôle initial de 2018. Son rapport définitif de contrôle de suivi, notifié en novembre 2023, contient des recommandations et ne fait état d'aucun manquement sur le programme de prévention de la corruption et de trafic d'influence déployé au sein du groupe SNCF. L'AFA reconnaît ainsi l'engagement du Groupe en la matière.

Équipes dédiées au traitement des signalements

Les signalements de cas de corruption ou de versements de pots-de-vin contraires au code de conduite sont traités dans le cadre du dispositif d'alerte de droit commun (articles 8 et suivants de la loi Sapin II) et conformément à la procédure d'alerte éthique Groupe (RA00124) annexée au règlement intérieur des sociétés basées en France. Le traitement de ces signalements est confié à des équipes dédiées distinctes des lignes managériales concernées par le signalement :

- La direction de l'Éthique Groupe (DEG) qui a une compétence transversale pour toutes les sociétés du Groupe. Elle agit sur délégation permanente du P-D. G du Groupe pour promouvoir la politique éthique, gérer le dispositif d'alerte éthique et mener des enquêtes éthiques. À cet égard, la DEG a un accès direct au P-D. G du Groupe.

- Les référents Alerte désignés au sein de chaque SA qui coordonnent, en concertation étroite avec la DEG, la gestion des alertes au sein de leur entité. À ce titre, ils ont la faculté de s'appuyer sur des référents Alerte Entité désignés par entité/BU afin de faciliter la gestion des alertes aux bornes de la société à laquelle ils appartiennent.

Compte tenu du caractère sensible des incidents liés à la conduite des affaires (dont les cas de corruption et de pot de vin), ces signalements doivent être remontés à la DEG conformément aux lignes directrices sur la gouvernance des alertes. Ils sont en majorité traités au niveau de la DEG.

Les déontologues de la DEG et les référents Alerte de la SA ou Entité sont formés et spécialement habilités à recevoir et traiter les signalements conformément à l'article 5 du décret du 3 octobre 2022.

Si les déontologues ou les référents Alerte estiment ne pas pouvoir respecter l'impartialité dans le traitement d'une alerte, ils ont la possibilité de se déporter en tout ou partie après avoir consulté la DEG ou le directeur de la DEG. Les critères d'indépendance et d'impartialité à vérifier par les mandants lors de la désignation des enquêteurs sont formalisés dans des lignes directrices diffusées fin 2024.

Par ailleurs, l'organe ad hoc du comité éthique Groupe peut être saisi des signalements jugés sensibles et les suites à y donner. Le comité éthique Groupe est présidé par une personnalité externe et composé de représentants des fonctions corporate (notamment RSE, audit et risques, juridique, éthique) et de dirigeants de fonctions

opérationnelles. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents. L'organe « ad hoc » est présidé par le président du comité éthique Groupe (CEG) et composé de certains membres du CEG, dont le DEG, approuvés par le PDG. Cet organe collégial est une instance d'analyse et d'aide à la décision qui peut être réunie à tout moment à la demande de la DEG ou de l'un de ses membres permanents. Il peut décider d'inviter toute personne qualifiée pour apporter tout éclairage utile à ses échanges en fonction de la nature du signalement sensible. Il statue sur les suites à donner à toute alerte sensible, dont il est saisi.

Suivi par les instances de gouvernance

Concernant l'information spécifique relative aux alertes et aux enquêtes, la Direction de l'Éthique Groupe rend compte annuellement de la globalité des signalements reçus et traités via tous les canaux ouverts aux salariés et aux tiers auprès :

- Des instances dirigeantes (COMEX Groupe, COMEX des sociétés ferroviaires, comité CNRG & RSE du conseil d'administration).

- Du comité éthique Groupe et, pour les alertes pour atteinte à la probité, du comité de pilotage groupe Risques et Compliance présidé par le directeur général délégué Stratégie et Finances.

- Des partenaires sociaux (concertations bilatérales annuelles avec les organisations syndicales représentatives sur les alertes dans le cadre de la présentation du plan de vigilance, des présentations annuelles au comité de Groupe et au comité d'entreprise européen).

Le bilan consolidé définitif des alertes aux bornes du Groupe est par ailleurs communiqué dans le bilan annuel de la direction de l'Éthique Groupe, accessible sur le site institutionnel sncf.com.

Ces différentes modalités de reporting aux organes de direction sont formalisées dans les lignes directrices sur la gouvernance des alertes communiquées aux SA.

4.1.3.3 Mise à disposition des politiques du Groupe

Le Groupe met en œuvre divers moyens de diffusion (médias internes et différents outils dédiés) pour communiquer les politiques de prévention et de détection de la corruption et autres atteintes à la probité à ses parties prenantes pertinentes.

Pour les salariés

- Outils de sensibilisation accessibles aux salariés (e-learning anti-corruption par exemple, campagnes de communication). De plus, des affiches et d'autres supports visuels sont utilisés pour rappeler régulièrement ces politiques aux salariés.

- Diffusion des règles en matière d'anti-corruption via divers canaux de communication.

- Bulletins d'information réguliers adressés aux salariés (Temps Réel).

- Affichages dans les « lieux de vie ».

- Engagements du Groupe et mises à jour pertinentes sur les politiques anti-corruption disponibles sur l'intranet.

- Rencontres : organisées pour sensibiliser les employés sur les risques de corruption et les comportements à adopter.

- Fiches pratiques pour faciliter l'application des règles du programme anti-corruption du Groupe. Ces fiches sont régulièrement mises à jour et mises à disposition des salariés sur l'intranet.

- Concernant la communication sur le dispositif d'alerte, le taux de connaissance du dispositif d'alerte poursuit son amélioration en 2025 84% des salariés qui connaissent le dispositif (versus 80% en 2024, 64% en 2023 et 51% en 2022).

4 Informations en matière de gouvernance

Pour les parties prenantes

– Pour les partenaires d'affaires, avant d'établir ou de prolonger une relation d'affaires, le Groupe s'assure que ces parties s'opposent fermement à la corruption. Une politique « Connaître son partenaire d'affaires » est mise en place, détaillant les vérifications nécessaires pour s'assurer que tous les partenaires respectent des normes éthiques équivalentes. Cette politique est communiquée clairement aux sous-traitants, consultants, personnels intérimaires.

– Les contrats conclus avec les tiers comprennent une clause conformité et éthique des affaires à travers laquelle ils s'engagent notamment à respecter, dans leurs relations avec le Groupe, la charte éthique du Groupe ainsi que le code de conduite anti-corruption.

4.1.3.4 Formations relatives à l'anti-corruption

Le groupe SNCF est fermement engagé dans la lutte contre la corruption et le trafic d'influence. Cet engagement se traduit par la mise en place de programmes de formation spécifiques destinés à sensibiliser et à former ses salariés sur les risques de corruption et autres atteintes à la probité et les pratiques à adopter pour prévenir de telles situations.

Objectifs des programmes de formation

Les formations sont conçues pour garantir une compréhension approfondie des risques et des méthodes de prévention de la corruption et du trafic d'influence.

Ces programmes ont pour objectifs, notamment de :

- Sensibiliser les salariés aux risques de corruption et autres atteintes à la probité
- Promouvoir une culture d'intégrité et de transparence au sein de l'entreprise
- Assurer le respect des obligations légales et réglementaires
- Prévenir les risques juridiques et financiers associés à la corruption

Contenu des programmes de formation

Le Groupe propose trois types de modules de formation :

- Des sessions de formation en présentiel : ces formations incluent de nombreux cas pratiques adaptés aux différentes entités du Groupe, garantissant une compréhension approfondie des enjeux et des comportements attendus.
- Un module de formation en ligne (e-learning) sur la prévention et la lutte contre la corruption accessible à tous les salariés et obligatoire pour tous cadres et personnes exposées (e-learning contenant un test final).
- Un e-learning de sensibilisation destiné à l'ensemble des salariés (e-learning sans test final).

Ces modules incluent des :

- Modules pédagogiques : qui couvrent les principes éthiques, les obligations légales et les sanctions en cas de violation, les meilleures pratiques en matière de prévention de la corruption et du trafic d'influence
- Supports interactifs : tels que des films animés et des fiches pratiques pour illustrer les concepts et les procédures
- Dispositifs d'alerte et de signalement : pour permettre aux salariés de signaler anonymement toute suspicion d'atteinte à la probité
- Un test final : la formation inclut des tests pour évaluer l'efficacité et la compréhension des salariés à l'issue de chaque session
- Des fiches pratiques et des directives : pour faciliter l'application des règles dans les activités quotidiennes.

Périmètre des programmes de formation

Les formations sont obligatoires pour tous les cadres ainsi que les salariés occupant des postes considérés à risque tels qu'identifiés dans la cartographie des risques corruption.

Part des fonctions à risques couvertes

	2024	2025
Part de fonctions à risques couvertes par les programmes de formation (%)		
Périmètre ferroviaire	62%	70%
GEODIS		88%
Keolis		96%
RLE		64%

En 2025, le périmètre est élargi au Groupe dans le monde. Les données 2025 n'ont pas pu être consolidées et sont présentées par filiales. Les données 2024 n'ont pas été recalculées [Cf. BP2].

La part de fonctions à risques couvertes par les programmes de formation exprime le pourcentage de salariés cadres et non-cadres identifiés à risques dans la cartographie des risques de corruption ayant suivi une formation anticorruption au cours des deux dernières années. Les salariés cibles sont les cadres et personnels non-cadres exposés au risque de corruption tels qu'identifiés dans la cartographie des risques de corruption.

Pour GEODIS, les données ne comprennent pas les salariés dans les cas suivants :

- Salariés n'ayant pas de PC dédié
- Salariés n'ayant pas d'adresse électronique GEODIS (ou autres domaines autorisés au sein de GEODIS)
- Salariés en congé de longue durée, soit neuf mois au cours de l'année, et disposant de moins de 30 jours à compter de leur affectation pour suivre la formation.

Formation des membres du Conseil d'administration

Des actions de formation et de sensibilisation sont menées au sein du Groupe auprès des membres des organes d'administration, de direction et de surveillance. Ainsi, par exemple, en 2025, SNCF Gares & Connexions a réalisé plusieurs actions de sensibilisation à l'attention des membres de son conseil d'administration.

4.1.4. Cas de corruption ou versements de pots-de-vin - G1-4

4.1.4.1 Condamnations et amendes

Groupe SNCF	2024	2025
Condamnations pour infraction à la législation sur lutte contre et acte de corruption (nb)	0	0
Montant des amendes pour infraction à la législation sur lutte contre/et acte de corruption (k€)	0	0

En 2025, le périmètre est élargi au Groupe dans le monde. Les données 2024 n'ont pas été recalculées et ne comprennent que le périmètre ferroviaire [Cf. BP2].

Le nombre de condamnations pour infraction à la législation et le montant des amendes associées sont calculés après interrogation des directions compétentes au sein du Groupe.

4.1.4.2 Actions pour remédier au non-respect des normes et procédures

Principales actions conduites en 2025

Par-delà les réponses apportées dans le cadre du contrôle de suivi de l'AFA, les principales actions conduites en 2024 sont les suivantes :

- Poursuite des actions de formation

La formation régulière des cadres et personnels du Groupe exposés au risque de corruption a été poursuivie. Elle tient compte des spécificités des différentes entités avec de nombreux cas pratiques dédiés, et des scénarios des risques issus de l'exercice de cartographie des risques de corruption. Ces formations sont conçues pour garantir une compréhension approfondie des risques et des méthodes de prévention et de détection de la corruption et du trafic d'influence.

En outre, un e-learning de formation à la prévention et la lutte contre la corruption est disponible sur la plateforme Station C.

– Déploiement d'une plateforme numérique d'évaluation des tiers

Voir Prévention et détection de la corruption et des pots-de-vin, Les trois piliers du dispositif anti-corruption.

– Organisation d'un événement groupe SNCF à l'occasion de la journée internationale de lutte contre la corruption du 9 décembre 2025

Conçue en collaboration avec les directions Conformité des principales entités du Groupe, cette journée s'adresse à l'ensemble des salariés, en présentiel et à distance, avec une rediffusion sous-titrée en anglais. L'évènement se compose d'échanges et de tables rondes réunissant des intervenants

internes et externes qui viennent témoigner ou présenter leurs pratiques. Ces échanges ont pour objectif d'aider les salariés à mieux appréhender les risques de corruption et à mieux connaître les dispositifs de prévention et de lutte mis en place au sein du Groupe.

Périmètre des actions mises en œuvre

Les actions entreprises dans le cadre du programme anticorruption sur 2025 ont vocation à s'appliquer à l'ensemble des entités du groupe SNCF quelle que soit leur localisation géographique.

Les groupes de parties prenantes potentiellement concernées par ces actions sont notamment les tiers (fournisseurs, clients, etc.) ainsi que les salariés du Groupe.

Suivi réalisé par l'Agence française anticorruption

Le contrôle de suivi de l'Agence française anticorruption sur le groupe SNCF a permis d'attester de la robustesse du dispositif anti-corruption mis en place.

Les actions clés citées ci-dessus sont issues des recommandations du rapport de l'AFA et sont intégrées dans des processus d'amélioration continue du dispositif.

4.1.5. Pratiques de paiement – G1-6

Groupe SNCF - 2025	SNCF SA	SNCF Réseau	SNCF Gares & Connexions	SNCF Voyageurs	SNCF Optim'Services	RLE	Keolis	GEODIS
Délai moyen de paiement de factures (nb jours)	21	50	49	47	35	25	39	52
% de paiement effectués dans les délais de paiement standard (%)	93%	92%	94%	96%	92%	76%	94%	NC
Procédures judiciaires en cours concernant des retards de paiements (nb)	0	2	0	0	1	0	0	0

Les délais de paiement pratiqués par les sociétés ferroviaires sont ceux prévus par le code de la commande publique pour tous les marchés publics qu'elle attribue (fixés par l'article L. 2192-10 du code de la commande publique et articles L. 441-6 et suivants du code du commerce).

Le nombre de procédures judiciaires est celui des procédures en cours concernant des retards de paiements auprès de fournisseurs. Sont incluses dans l'indicateur les demandes en cours au 31/12 de l'année de reporting portées par les types de demandeurs suivants : avocats, commissaires de justice, huissiers, mandataires judiciaires.

Le groupe SNCF s'engage à respecter les délais de paiement légaux et contractuels pour l'ensemble de ses fournisseurs. Conformément à la loi LME (Loi de Modernisation de l'Économie), les délais de paiement sont fixés à 60 jours à compter de la date de réception de la facture. Pour les sociétés ferroviaires, cela est explicitement mentionné dans les Cahiers des Clauses et Conditions Générales (CCCG) et dans les contrats.

Les conditions de paiement peuvent varier selon le pays, bien que le groupe SNCF s'efforce de maintenir une uniformité dans le respect des délais légaux. Par exemple, pour les fournisseurs internationaux, les délais peuvent être ajustés en fonction des réglementations locales et des spécificités contractuelles.

Pour respecter la règle des marchés publics et conserver une équité de traitement, il n'y a pas de délai volontariste de paiement pour les PME par exemple. Toutefois, des facilités de paiement sont étudiées au cas par cas.

En effet, les délais de paiement sont différenciés par catégories de fournisseurs :

– Fournisseurs de prestations de services : 60 jours après réception de la facture.

– Fournitures et équipements : 60 jours après réception de la facture, sauf pour certaines fournitures spécifiques nécessitant des délais plus courts, comme 30 jours pour le transport.

– Fournisseurs sensibles et en difficulté financière : Un suivi particulier est mis en place pour assurer le respect des délais et éviter des retards de paiement qui pourraient aggraver leur situation financière. Une procédure d'urgence afin d'accélérer les délais de paiement dans des situations exceptionnelles existe également.

En 2025, les délais moyens de paiement varient légèrement entre les différentes entités ferroviaires du groupe SNCF en fonction de leurs spécificités opérationnelles.

Pour chaque entité, les délais de paiement sont calculés à partir de la date de réception de la facture, conformément à la méthodologie B, à savoir « Date de réception de la facture + 60 jours (ou moins selon la réglementation, ex 30 jours pour le transport) ». Si des conditions sont négociées à moins de 60 jours (sur le contrat, commande), c'est « Date de réception de la facture + condition de paiement négociée ».

Chez GEODIS

En 2025, le pourcentage de paiements effectués dans les délais standards n'a pas pu être fourni car GEODIS n'a pas d'outil de consolidation adéquat. Un développement sera mis en œuvre à moyen-long terme.

Les pratiques en matière de délais de paiement sont présentées dans le Book of Business Principes de GEODIS. Les salariés sont invités à suivre les règles suivantes :

4 Informations en matière de gouvernance

– Respecter les délais légaux. À défaut, limiter les délais de paiement à un maximum de 45 jours suivant la date de facturation

– Refuser les lignes de crédit

– En cas de paiement de plus de 45 jours, il est nécessaire d'obtenir un accord préalable du comité d'investissement Groupe de GEODIS (si la valeur du contrat excède cinq millions d'euros).

Échantillon représentatif

Pour évaluer et divulguer les informations sur les pratiques de paiement, le groupe SNCF utilise un échantillonnage représentatif de ses transactions financières. Ce processus comprend :

– Une collecte de données : Les données sont recueillies de manière systématique auprès de toutes les entités du Groupe, en se concentrant sur les transactions jugées à risque.

– Une analyse et vérification : Les transactions sont analysées et soumises à des vérifications rigoureuses pour identifier tout comportement potentiellement non éthique.

– Un rapport et communication : Les résultats sont rapportés régulièrement aux instances dirigeantes et aux partenaires sociaux.

– Un reporting quadrimestriel des alertes recueillies est mis en place pour un suivi continu.

5. Annexes

5.1. Annexes relatives à la taxonomie environnementale

5.1.1. Actions menées en vue de répondre aux critères de l'absence de préjudice important

N° activité taxonomie		6.1	6.2	6.3	6.14
Adaptation au changement climatique	Critères du règlement	Identifier et évaluation des risques et de la vulnérabilité au climat des activités économiques			
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Analyses de résilience climatique menées en déclinant les scénarii 4.5 et 8.5 du GIECC , identification des vulnérabilités par sites / type de sites, identification des différentes catégories de solutions, mises en œuvre de solutions de court terme, analyses et préparations des solutions de long terme			
Utilisation durable et protection des ressources aquatiques et marines	Critères du règlement				Identification des risques liés à la préservation de la qualité de l'eau et à la prévention du stress hydrique
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère				Déploiement de process et de systèmes de management environnemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE) Certification ISO 14001 des établissements industriels voies Plan d'assurance environnement sur les projets intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats
Transition vers une économie circulaire	Critères du règlement	Mesures mises en place pour gérer les déchets en phase d'utilisation et en fin de vie de la flotte			70% des déchets de construction de démolition non dangereux sur des sites sont préparés en vue du réemploi, recyclage, limitation de la production des déchets en phase de construction et démolition par les opérateurs
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère	Mesures mises en place pour gérer les déchets tout au long des cycles de maintenance et en fin de vie dans les technicentres et centres de maintenance, suivi des déchets via l'outil HSE Perform			mise en œuvre de politique économie circulaire : réutilisation des matériaux de voies, charte chantier vert
Prévention et réduction de la pollution	Critères du règlement		Efficacité énergétique EPREL et classement EURO VI	Mesures mises en œuvre pour prévenir le risque de bruits, poussières, vibration	
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère		Documentation du respect de la réglementation applicable sur les pneumatiques	Déploiement d'un système de management environnemental sur les projets ou par sites , plan d'assurance environnement sur les projets, intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats	
Protection de la bio diversité	Critères du règlement				Evaluation des incidences sur l'environnement et mises en œuvre de mesures d'atténuation et de compensation
	Méthodologie déployée pour vérifier le respect du critère				Déploiement de process et de systèmes de management environnemental sur les projets et / ou par sites (Projet PACTE) Certification ISO 14001 des établissements industriels voies Plan d'assurance environnement sur les projets, études d'impact bio diversité Intégration d'une notice de respect de l'environnement dans les contrats d'achats

5.1.2. Tableau récapitulatif de l'ensemble des KPI alignés et éligibles

2025															
KPI	TOTAL	% activités éligibles	Activités alignées	% activités alignées	Objectif environnemental						% activités habilitantes	% activité transitoires	activités non analysées	activités alignées 2024	% activités alignées année 2024
					CCM (1)	CCA	WTR	CE	PP	BIO					
Chiffre d'Affaires	42 991	84%	23 025	54%	53,4%			0,2%			5%	0%	0,55%	22 717	52%
CAPEX	10 143	97%	4 719	47%	47%						34%	0%	0,02%	3 688	37%
OPEX	4 255	91%	1 474	35%	35%						0%	0%	0,05%	1 431	33%

(1) CCM | Atténuation du changement climatique, CCA | Adaptation au changement climatique, WTR | Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines, CE | Transition vers une économie circulaire, PP | Prévention et réduction de la pollution et BIO | Protection et restauration de la biodiversité et des écosystèmes

5.1.3. Détail du Chiffre d'affaires aligné

Chiffre d'affaires													
2025													
Activités économiques	Code	% activités éligibles	Activités alignées	% activités alignées	Objectif environnemental ⁽¹⁾						Part activités habitantes	Part activités transitoires	% activités alignées / activités éligibles
					CCM	CCA	WTR	CE	PP	BIO			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	6.1	48%	18 059	42%	42%								88%
Transport ferroviaire de fret	6.2	4%	1 140	3%	3%								67%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	6.3	14%	1 360	3%	3%								23%
Infrastructure de transport ferroviaire	6.14	7%	2 337	5%	5%						5%		73%
Exploitation de dispositifs de mobilité des personnes, cyclologistique	6.4	0%	1	0%	0%								24%
Transport par motos, voitures particulières et VU légers	6.5	2%	2	0%	0%								0%
Transport routier de fret	6.6	8%	1	0%	0%								0%
Fabrication de constituants ferroviaires	3.19	0%	41	0%	0%								45%
Vente de biens d'occasion	5.4 - CE	0%	84	0,2%				0,2%					96%
Préparation en vue de la réutilisation de pdts et de comp. de pdts en fin de vie	5.3 - CE	0%											0%
Total alignement par objectif					53,4%	0%	0%	0,2%	0%				
Total Chiffre d'Affaires Aligné		84%	23 025	54%							5%	0%	64%

Total Chiffre d'Affaires Groupe	42 991
---------------------------------	--------

5.1.4. Détail des CAPEX alignés

CAPEX														
2025														
Activités économiques	Code	% activités éligibles	Activités alignées	% activités alignées	Objectif environnemental						Part activités habilitantes	Part activités transitoires	% activités alignées / activités éligibles	
					CCM	CCA	WTR	CE	PP	BIO				
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	6.1	7%	737	7%	7%									97%
Transport ferroviaire de fret	6.2	3%	187	2%	2%									59%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	6.3	6%	247	2%	2%									41%
Infrastructure de transport ferroviaire	6.14	65%	3 372	33%	33%	0%						33%		52%
Transport par motos, voitures particulières et VU légers	6.5	1%	0,2	0,00%	0,00%									0%
Transport routier de fret	6.6	1%	2	0,02%	0,02%									3%
Autres technologies de fabrication à faible intensité de carbone	3.6	0%	3	0,03%	0,03%							0,03%		45%
Fabrication de constituants ferroviaires	3.19	0%	19	0,2%	0,2%									42%
Rénovation de bâtiments existants	7.2	1%	46	0,5%	0,5%								0,5%	63%
Installation, maintenance et réparation d'équipements favorisant l'efficacité énergétique	7.3	0%	28	0,3%	0,3%							0,3%		93%
Installation, maintenance et réparation de stations de recharge pour véhicules électriques à l'intérieur de bâtiments	7.4	0%	1	0,01%	0,01%							0,01%		12%
Installation, maintenance et réparation d'instruments et de dispositifs de mesure, de régulation et de contrôle de la performance énergétique des bâtiments	7.5	0%	0,2	0,00%	0,00%							0,00%		100%
Installation, maintenance et réparation de technologies liées aux énergies renouvelables	7.6	0%	1	0,01%	0,01%							0,01%		14%
Acquisition et propriété de bâtiments	7.7	12%	76	1%	1%									6%
Traitement des eaux urbaines résiduaires	2.2 - WTR													0%
Total alignement par objectif					47%	0%	0%	0%	0%	0%				
Total CAPEX alignés		97%	4 719	47%								34%	0%	48%
Total CAPEX Groupe			10 134											

5.1.5. Détail des OPEX alignés

OPEX													
2025													
Activités économiques	Code	% d'activités éligibles	Activités alignées	% activités alignées	Objectif environnemental						Part d'activités habitantes	Part d'activité transitoires	% activités alignées / activités éligibles
					CCM	CCA	PRM	CE	PP	BIO			
Transport ferroviaire interurbain de voyageurs	6.1	15%	534	13%	13%								82%
Transport ferroviaire de fret	6.2	3%	104	2%	2%								77%
Transport urbain et suburbain, transports routiers de Voyageurs	6.3	12%	172	4%	4%								32%
Infrastructure de transport ferroviaire	6.14	34%	635	15%	15%	0%					15%		44%
Acquisition et propriété de bâtiments	7.7	18%		0%	0%								0%
Transport par motos, voitures particulières et VU légers	6.5	0%										-	0%
Fabrication de constituants ferroviaires	3.19	7%											0%
Production d'électricité au moyen de la technologie solaire photovoltaïque	4.1	0%											0%
Dépollution et démantèlement des produits en fin de vie .	2.6 - CE	1%	29	1%				1%					100%
Total alignement par objectif					34%	0%	0%	1%	0%	0%			
Total OPEX alignés		91%	1 474	35%							15%	0%	38%
Total sélection OPEX Groupe					4 255								

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

Tableau de correspondance entre les attendus de l'arrêté du 2 novembre 2021 pris en application de l'article 66 de la loi n°2020-935 du 30 juillet 2020 de finances rectificative pour 2020 et le rapport de durabilité.

Les éléments publiés relatifs à l'article 66 sont identifiés dans le rapport par la mention [ART66].

Arrêté du 2 novembre 2021

Rapport de durabilité 2025

Article 1	
Engagement écrit de réduire ses émissions de GES en cohérence avec les budgets carbone sectoriels	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Une trajectoire prévisionnelle de réduction des émissions	E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique
Article 2	
Écart de cohérence significatif entre sa trajectoire et les budgets carbone sectoriels	E1-1 Plan de transition E1-2 Politique Adaptation au changement climatique E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Cohérence avec le guide national présentant les principales méthodologies pour construire une trajectoire cohérente avec les budgets carbone sectoriels	E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Objectifs court, moyen, long terme Année de référence Types de GES émis Emissions directes et indirectes significatives	E1-1 Plan de transition, Investissements et financements
Périmètre des activités en France	ESRS 2 GOV-3, Intégration des performances en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation, Description des mécanismes d'incitation ESRS 2, SBM-3, IRO matériels se rapportant aux questions climatiques E1-3 Plan d'action Contribution à la décarbonation des transports, Sensibilisation des salariés
Description du point de départ de l'entreprise en termes d'émissions, des hypothèses principales et des choix analytiques opérés pour les scénarios prospectifs	ESRS 2 SBM-2 Intérêts et points de vue des parties prenantes E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation, Décarbonation des achats E1-2 Politique Contribution à la décarbonation des transports E1-3 Plan d'action Contribution à la décarbonation des transports G1-2 Politique et actions en matière d'achats responsables
Article 3	
Plan d'action sur la réduction des émissions de GES	E1-2 Politique Adaptation au changement climatique E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Stratégie de réduction des émissions de gaz à effet de serre	E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation E1-3 Plan d'action Atténuation du changement climatique
Description par l'entreprise de l'articulation entre sa stratégie d'investissement et sa trajectoire de décarbonation	E1-1 Plan de transition, Investissements et financements
Modalités d'appropriation par la gouvernance de l'entreprise et de ses salariés, de ses engagements en matière de réduction des émissions, de sa stratégie et de ses objectifs	ESRS 2 GOV3, Intégration des performances en matière de durabilité dans les systèmes d'incitation, Description des mécanismes d'incitation
Engagements de l'entreprise avec ses parties prenantes, en amont et en aval de sa chaîne de valeur, sur la prise en compte des objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre	ESRS 2 SBM2 Intérêts et points de vue des parties prenantes E1-1 Plan de transition, Leviers de décarbonation, décarbonation des achats G1-2 Politique et actions en matière d'achats responsables
Article 4	
Respect des objectifs fixés à court, moyen et long termes par la réalisation d'un BEGES (émissions directes et indirectes)	E1-4 Cibles liées à l'atténuation du changement climatique E1-3 Actions et ressources, Cibles et actions d'atténuation du changement climatique
Bilan de la mise en œuvre du plan d'action	E1-6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
Écart de cohérence annuel significatif entre la trajectoire réelle et la trajectoire prévisionnelle	E1-6 Émissions brutes de GES des scopes 1, 2, 3 et émissions totales de GES
Mesures correctrices, en cas de non-atteinte des objectifs prévus par la trajectoire prévisionnelle et révision du plan d'action en conséquence.	Non applicable
Intégration au rapport annuel	ESRS 2 BP-2 Publication d'informations issues d'autres actes législatifs

5.3. Tableau de correspondance entre le rapport de durabilité et les points de données requis par les autres actes législatifs de l'UE

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS 2 GOV-1 Mixité au sein des organes de gouvernance, 21d	Indicateur n° 13, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.3.1
ESRS 2 GOV-1 Pourcentage d'administrateurs indépendants, 21e			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.3.1
ESRS 2 GOV-4 Déclaration sur la diligence raisonnable, 30	Indicateur n° 10, tableau 3, annexe I				1.3.4
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées aux combustibles fossiles, 40di	Indicateur n° 4, tableau 1, annexe I	Article 449 bis du règlement (UE) n° 575/2013 ; Règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, tableau 1 : Informations qualitatives sur le risque environnemental et tableau 2 : Informations qualitatives sur le risque social	Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.4.1.4
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la fabrication de produits chimiques, 40dii	Indicateur n° 9, tableau 2, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		1.4.1.4
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à des armes controversées, 40diii	Indicateur n° 14, tableau 1, annexe I		Article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818 annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816II		1.4.1.4
ESRS 2 SBM-1 Participation à des activités liées à la culture et à la production de tabac, 40div			Règlement délégué (UE) 2020/1818, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1816, annexe II.		1.4.1.4

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS E1-1 Plan de transition pour atteindre la neutralité climatique d'ici à 2050, 14				Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119	2.2.1
ESRS E1-1 Entreprises exclues des indices de référence «Accord de Paris», 16g		Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : Qualité de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle	Article 12, paragraphe 1, points d) à g), et article 12, paragraphe 2, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.1.6
ESRS E1-4 Objectifs de réduction des émissions de GES, 34	Indicateur n° 4, tableau 2, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : métriques d'alignement	Article 6 du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.4.1
ESRS E1-5 Consommation d'énergie produite à partir de combustibles fossiles ventilée par source d'énergie (uniquement les secteurs ayant une forte incidence sur le climat), 38	Indicateur n° 5, tableau 1, et indicateur n° 5, tableau 2, annexe I				2.2.5.1
ESRS E1-5 Consommation d'énergie et mix énergétique, 37	Indicateur n° 5, tableau 1, annexe I				2.2.5.1
ESRS E1-5 Intensité énergétique des activités dans les secteurs à fort impact climatique, 40 à 43	Indicateur n° 6, tableau 1, annexe I				2.2.5.3
ESRS E1-6 Émissions de GES brutes de périmètres 1, 2 ou 3 et émissions totales de GES, 44	Indicateurs n° 1 et n° 2, tableau 1, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 1 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : Qualité	Article 5, paragraphe 1, article 6 et article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.6.1

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
		de crédit des expositions par secteur, émissions et échéance résiduelle			
ESRS E1-6 Intensité des émissions de GES brutes, 53 à 55	Indicateur n° 3, tableau 1, annexe I	Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, modèle 3 : Portefeuille bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : métriques d'alignement	Article 8, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		2.2.6.8
ESRS E1-7 Absorptions de GES et crédits carbone, 56			Article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2021/1119		2.2.7.1
ESRS E1-9 Exposition du portefeuille de l'indice de référence à des risques physiques liés au climat, 66			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1818, annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		Non publié
ESRS E1-9 Désagrégation des montants monétaires par risque physique aigu et chronique paragraphe 66, point a) ESRS E1-9 Emplacement des actifs importants exposés à un risque physique significatif, 66c		article 449 bis du règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, paragraphes 46 et 47, modèle 5 : Portefeuille bancaire – Risque physique lié au changement climatique : expositions soumises à un risque physique.			Non publié
ESRS E1-9 Ventilation de la valeur comptable des actifs immobiliers de l'entreprise par classe d'efficacité énergétique, 67c		Article 449 bis Règlement (UE) n° 575/2013, règlement d'exécution (UE) 2022/2453 de la Commission, paragraphe 34, modèle 2 : Portefeuille			Non publié

5 Annexes

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
		bancaire – Risque de transition lié au changement climatique : Prêts garantis par des biens immobiliers — Efficacité énergétique des sûretés			
ESRS E1-9 Degré d'exposition du portefeuille aux opportunités liées au climat, 69			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1818 de la Commission		Non publié
ESRS E2-4 Quantité de chaque polluant énuméré dans l'annexe II du règlement E-PRTR (registre européen des rejets et des transferts de polluants) rejetés dans l'air, l'eau et le sol, 28	Indicateur n° 8, tableau 1, annexe I; indicateur n° 2, tableau 2, annexe I, indicateur n° 1, tableau 2, annexe I; indicateur n° 3, tableau 2, annexe I				2.3.4
ESRS E3-1 Ressources aquatiques et marines, 9	Indicateur n° 7, tableau 2, annexe I				Non matériel
ESRS E3-1 Politique en la matière, 13	Indicateur n° 8, tableau 2, annexe I				Non matériel
ESRS E3-1 Pratiques durables en ce qui concerne les océans et les mers, 14	Indicateur n° 12, tableau 2, annexe I				Non matériel
ESRS E3-4 Pourcentage total d'eau recyclée et réutilisée, 28c	Indicateur n° 6.2, tableau 2, annexe I				Non matériel
ESRS E3-4 Consommation d'eau totale en m³ par rapport au chiffre d'affaires généré par les activités propres, 29	Indicateur n° 6.1, tableau 2, annexe I				Non matériel
ESRS 2- SBM-3 - E4, 16ai	Indicateur n° 7, tableau 1, annexe I				1.4.3.6
ESRS 2- SBM-3 - E4, 16b	Indicateur n° 10, tableau 2, annexe I				Non publié
ESRS 2- SBM-3 - E4, 16c	Indicateur n° 14, tableau 2, annexe I				Non publié
ESRS E4-2 Pratiques ou politiques foncières/agricoles durables, 24b	Indicateur n° 11, tableau 2, annexe I				2.4.1.11
ESRS E4-2 Pratiques ou politiques durables en ce qui concerne les océans/mers, 24c	Indicateur n° 12, tableau 2, annexe I				Non publié
ESRS E4-2 Politiques de lutte contre la déforestation, 24d	Indicateur n° 15, tableau 2, annexe I				2.4.2.11
ESRS E5-5 Déchets non recyclés paragraphe, 37d	Indicateur n° 13, tableau 2, annexe I				2.5.5.2
ESRS E5-5 Déchets dangereux et déchets radioactifs, 39	Indicateur n° 9, tableau 1, annexe I				2.5.5.2
ESRS 2- SBM3 - S1 Risque de travail forcé, 14f	Indicateur n° 13, tableau 3, annexe I				Non publié
ESRS 2- SBM3 - S1 Risque d'exploitation d'enfants par le travail, 14g	Indicateur n° 12, tableau 3, annexe I				1.4.3.6

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS S1-1 Engagements à mener une politique en matière des droits humains, 20	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.1.1
ESRS S1-1 Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, 21			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.1.5
ESRS S1-1 Processus et mesures de prévention de la traite des êtres humains, 22	Indicateur n° 11, tableau 3, annexe I				3.1.1.9.1
ESRS S1-1 Politique de prévention ou système de gestion des accidents du travail, 23	Indicateur n° 1, tableau 3, annexe I				3.1.1.9.2
ESRS S1-3 Mécanismes de traitement des différends ou des plaintes, 32c	Indicateur n° 5, tableau 3, annexe I				3.1.3.1
ESRS S1-14 Nombre de décès et nombre et taux d'accidents liés au travail, 88bc	Indicateur n° 2, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.10
ESRS S1-14 Nombre de jours perdus pour cause de blessures, d'accidents, de décès ou de maladies, 88e	Indicateur n° 3, tableau 3, annexe I				Non publié Quick fix
ESRS S1-16 Écart de rémunération entre hommes et femmes non corrigé, 97a	Indicateur n° 12, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816 de la Commission		3.1.11
ESRS S1-16 Ratio de rémunération excessif du Directeur Général, 97b	Indicateur n° 8, tableau 3, annexe I				3.1.11
ESRS S1-17 Cas de discrimination, 103a	Indicateur n° 7, tableau 3, annexe I				3.1.12
ESRS S1-17 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 104a	Indicateur n° 10, tableau 1, et indicateur n° 14, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.1.12
ESRS 2- SBM3 – S2 Risque important d'exploitation d'enfants par le travail ou de travail forcé dans la chaîne de valeur, 11b	Indicateurs n° 12 et n° 13, tableau 3, annexe I				1.4.3.6

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS S2-1 Engagements à mener une politique en matière des droits humains, 17	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.2.1.4
ESRS S2-1 Politiques relatives aux travailleurs de la chaîne de valeur, 18	Indicateurs n° 11 et no 4, tableau 3, annexe I				3.2.1.4
ESRS S2-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 19	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.2.1.5
ESRS S2-1 Politiques de diligence raisonnable sur les questions visées par les conventions fondamentales 1 à 8 de l'Organisation internationale du travail, 19			Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		3.2.1.5
ESRS S2-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains recensés en amont ou en aval de la chaîne de valeur, 36	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				3.2.4.7
ESRS S3-1 Engagements à mener une politique en matière de droits humains, 16	Indicateur n° 9, tableau 3, annexe I, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.3.1.5
ESRS S3-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains, des principes de l'OIT et/ou des principes directeurs de l'OCDE, 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.3.1.6
ESRS S3-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains, 36	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				3.3.4.7
ESRS S4-1 Politiques en matière de consommateurs et d'utilisateurs finaux, 16	Indicateur n° 9, tableau 3, et indicateur n° 11, tableau 1, annexe I				3.4.1
ESRS S4-1 Non-respect des principes directeurs relatifs aux entreprises et aux droits humains et des principes directeurs de l'OCDE, 17	Indicateur n° 10, tableau 1, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816, article 12, paragraphe 1, du règlement délégué (UE) 2020/1818		3.4.1

Exigence de publication et point de donnée correspondant	Référence SFDR	Référence au Pilier 3	Référence au Règlement sur les indices de référence	Référence à la législation européenne sur le climat	Référence Rapport de durabilité
ESRS S4-4 Problèmes et incidents en matière de droits humains, 35	Indicateur n° 14, tableau 3, annexe I				3.4.4.11
ESRS G1-1 Convention des Nations unies contre la corruption, 10b	Indicateur n° 15, tableau 3, annexe I				4.1.1.3
ESRS G1-1 Protection des lanceurs d'alerte, 10d	Indicateur n° 6, tableau 3, annexe I				Non publié
ESRS G1-4 Amendes pour infraction à la législation sur la lutte contre la corruption et les actes de corruption, 24a	Indicateur n° 17, tableau 3, annexe I		Annexe II du règlement délégué (UE) 2020/1816		4.1.4.1
ESRS G1-4 Normes de lutte contre la corruption et les actes de corruption, 24b	Indicateur n° 16, tableau 3, annexe I				4.1.4.2

Rapport de certification du rapport de durabilité

Rapport de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du Règlement (UE) 2020/852 du groupe SNCF, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2025

PricewaterhouseCoopers Audit

63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine
S.A.S. au capital de € 2 510 460
672 006 483 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

ERNST & YOUNG Audit

Tour First
TSA 14444
92037 Paris-La Défense cedex
S.A.S. à capital variable
344 366 315 R.C.S. Nanterre

Commissaire aux Comptes
Membre de la compagnie
régionale de Versailles et du Centre

A l'assemblée générale de la société

Société nationale SNCF

2 Place Aux Etoiles
93210 SAINT-DENIS

Le présent rapport est émis en notre qualité de commissaires aux comptes de Société nationale SNCF. Il porte sur les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, relatives à l'exercice clos le 31 décembre 2025 et incluses dans la section 3 « Rapport de durabilité » du rapport sur la gestion du groupe (le « Rapport de durabilité »).

Nos travaux, qui portent sur ces informations, ont été réalisés dans un contexte évolutif caractérisé par des incertitudes sur l'interprétation des textes et le développement de pratiques de place.

En application de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, Société nationale SNCF est tenue d'inclure les informations précitées au sein d'une section distincte du rapport sur la gestion du groupe.

Ces informations permettent de comprendre les impacts de l'activité du groupe sur les enjeux de durabilité, ainsi que la manière dont ces enjeux influent sur l'évolution des affaires du groupe, de ses résultats et de sa situation. Les enjeux de durabilité comprennent les enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernement d'entreprise.

En application du II de l'article L. 821-54 du code précité, notre mission consiste à mettre en œuvre les travaux nécessaires à l'émission d'un avis, exprimant une assurance limitée, portant sur :

- la conformité aux exigences découlant des normes d'information en matière de durabilité adoptées par la Commission européenne en vertu de l'article 29 ter de la directive (UE) 2013/34 du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013, telle que modifiée par la directive (UE) 2022/2464 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 (ci-après ESRS pour *European Sustainability Reporting Standards*) du processus mis en œuvre par Société nationale SNCF pour déterminer les informations publiées, qui incluent, lorsque l'entité y est soumise, l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail ;
- la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité avec les dispositions de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS ; et
- le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

L'exercice de cette mission est réalisé en conformité avec les règles déontologiques, y compris d'indépendance, et les règles de qualité prescrites par le code de commerce.

Il est également régi par les lignes directrices de la Haute Autorité de l'Audit « *Mission de certification des informations en matière de durabilité et de contrôle des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852* ».

Dans les trois parties distinctes du rapport qui suivent, nous présentons, pour chacun des axes de notre mission, la nature des vérifications que nous avons opérées, les conclusions que nous en avons tirées, et, à l'appui de ces conclusions, les éléments qui ont fait l'objet, de notre part, d'une attention particulière et les diligences que nous avons mises en œuvre au titre de ces éléments. Nous attirons votre attention sur le fait que nous n'exprimons pas de conclusion sur ces éléments pris isolément et qu'il convient de considérer que les diligences explicitées s'inscrivent dans le contexte global de la formation des conclusions émises sur chacun des trois axes de notre mission.

Enfin, lorsqu'il nous semble nécessaire d'attirer votre attention sur une ou plusieurs informations en matière de durabilité fournies par Société nationale SNCF dans le rapport sur la gestion du groupe, nous formulons un paragraphe d'observations.

Limites de notre mission

Notre mission ayant pour objectif d'exprimer une assurance limitée, la nature (choix des techniques de contrôle) des travaux, leur étendue (amplitude), et leur durée, sont moindres que ceux nécessaires à l'obtention d'une assurance raisonnable.

Cette mission ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de Société nationale SNCF, notamment à porter une appréciation, qui dépasserait la conformité aux prescriptions d'information des ESRS sur la pertinence des choix opérés par Société nationale SNCF en termes de plans d'action, de cibles, de politiques, d'analyses de scénarios et de plans de transition.

En outre, s'agissant des informations prospectives, qui présentent par nature un caractère incertain, leurs réalisations futures différeront parfois de manière significative des informations prospectives présentées dans le rapport sur la gestion du groupe.

Notre mission permet cependant d'exprimer des conclusions concernant le processus de détermination des informations en matière de durabilité publiées, les informations elles mêmes, et les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, quant à l'absence d'identification ou, au contraire, l'identification, d'erreurs, omissions ou incohérences d'une importance telle qu'elles seraient susceptibles d'influencer les décisions que pourraient prendre les lecteurs des informations objet de nos vérifications.

Les informations en matière de durabilité et les informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852 peuvent être sujettes à une incertitude inhérente à l'état des connaissances scientifiques et à la qualité des données externes utilisées. Certaines informations sont sensibles aux choix méthodologiques, hypothèses et/ou estimations retenus pour leur établissement et présentés dans le rapport sur la gestion du groupe.

Conformité aux exigences découlant des normes ESRS du processus mis en œuvre par Société nationale SNCF pour déterminer les informations publiées, qui incluent l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que :

- le processus défini et mis en œuvre par Société nationale SNCF, incluant l'obligation de consultation du comité social et économique prévue au sixième alinéa de l'article L. 2312-17 du code du travail, lui a permis, conformément aux ESRS, d'identifier et d'évaluer ses impacts, risques et opportunités liés aux enjeux de durabilité, et d'identifier ceux de ces impacts, risques et opportunités matériels qui ont conduit à la publication des informations en matière de durabilité dans le Rapport de durabilité ; et
- les informations fournies sur ce processus sont également conformes aux ESRS.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions ou incohérences importantes concernant la conformité du processus mis en œuvre par Société nationale SNCF avec les ESRS.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS du processus mis en œuvre par Société nationale SNCF pour déterminer les informations publiées.

Les informations relatives à la manière dont l'entité a mis à jour son analyse de double matérialité sont mentionnées à la section « 1.5.1.3 Revue et actualisation de l'analyse de double matérialité en 2025 » du Rapport de durabilité.

Nous avons, par entretien avec la direction et les personnes que nous avons jugé appropriées et par inspection de la documentation disponible, pris connaissance :

- des analyses menées par l'entité, y compris l'évaluation des facteurs internes et externes ayant conduit à l'actualisation de l'analyse de double matérialité ;
- des changements apportés, par rapport à l'exercice précédent, à la liste des impacts (négatifs ou positifs), risques et opportunités (« IRO »), réels ou potentiels identifiés par l'entité ainsi qu'aux évaluations de la matérialité d'impact et financière associées.

Sur la base de notre jugement professionnel, nos diligences ont notamment consisté à :

- exercer notre esprit critique sur la documentation des analyses menées par l'entité ainsi que sur la démarche mise en œuvre par cette dernière pour identifier les facteurs internes et externes à considérer ;
- apprécier le caractère approprié des facteurs internes et externes considérés par l'entité au regard de notre connaissance de l'entité ;
- apprécier la pertinence des changements réalisés par l'entité sur l'appréciation des IRO réels et potentiels identifiés au regard de notre connaissance de l'entité ;
- apprécier, pour les changements affectant les IRO réels et potentiels, la conformité du processus d'évaluation de la matérialité d'impact et de la matérialité financière mis en œuvre par l'entité (y compris la fixation des seuils) au regard des critères définis par ESRS 1 ;
- apprécier le caractère approprié de la description donnée à ce titre dans les sections « 1.4.3. *impacts, risques et opportunités matériels et lien avec la stratégie et le modèle économique - SBM-3* » et « 1.5.1.3 *Revue et actualisation de l'analyse de double matérialité en 2025* » du Rapport de durabilité.

Conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité avec les dispositions de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS

Nature des vérifications opérées

Nos travaux ont consisté à vérifier que, conformément aux prescriptions légales et réglementaires, y compris aux ESRS :

- les renseignements fournis permettent de comprendre les modalités de préparation et de gouvernance des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité, y compris les modalités de détermination des informations relatives à la chaîne de valeur et les exemptions de divulgation retenues ;
- la présentation de ces informations en garantit la lisibilité et la compréhensibilité ;
- le périmètre retenu par Société nationale SNCF relativement à ces informations est approprié ; et
- sur la base d'une sélection, fondée sur notre analyse des risques de non conformité des informations fournies et des attentes de leurs utilisateurs, que ces informations ne présentent pas d'erreurs, omissions, incohérences importantes, c'est à dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité, avec les dispositions de l'article L. 233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

Observation

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les informations figurant dans les paragraphes « Informations non publiées en 2024 et publiées partiellement en 2025 » et « Extension du périmètre de publication » de la section « Eléments de contexte et principales évolutions pour le deuxième exercice » du Rapport de durabilité décrivant les limites qui demeurent, notamment sur le périmètre de l'information publiée, concernant la pollution de l'air (ESRS E2-4) et les rémunérations (ESRS S1-16).

Eléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité des informations en matière de durabilité incluses dans le Rapport de durabilité avec les dispositions de l'article L.233-28-4 du code de commerce, y compris avec les ESRS.

► Informations fournies en application des normes environnementales (ESRS E1 à E5)

Les informations publiées au titre du changement climatique (ESRS E1) sont mentionnées dans la section « 2.2. Changement climatique - E1 » du Rapport de durabilité.

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant la conformité aux ESRS de ces informations.

En ce qui concerne les informations publiées au titre du bilan d'émissions de gaz à effet de serre (GES) :

- nous avons pris connaissance du protocole d'établissement de l'inventaire des émissions de GES utilisé par l'entité pour établir le bilan d'émission de GES et apprécié ses modalités d'application, sur une sélection de catégories d'émissions et de sites, sur les scopes 1 et 2.
- concernant les émissions relatives au scope 3, nous avons apprécié :
 - la justification des inclusions et exclusions des différentes catégories et la transparence des informations données à ce titre ;
 - le processus de collecte d'informations.
- sur la base d'une sélection, nous avons apprécié le caractère approprié des facteurs d'émission utilisés et le calcul des conversions afférentes ainsi que les hypothèses de calcul et d'extrapolation ;
- nous nous sommes entretenus avec la direction RSE Groupe pour comprendre les principaux changements dans les activités, intervenus au cours de l'exercice, et susceptibles d'avoir une incidence sur le bilan d'émissions de GES ;
- pour les données physiques (telles que la consommation d'énergie), nous avons rapproché, sur la base de sondages, les données sous-jacentes servant à l'élaboration du bilan d'émissions de GES avec les pièces justificatives ;
- nous avons mis en œuvre des procédures analytiques ;
- nous avons vérifié l'exactitude arithmétique des calculs servant à établir ces informations.

En ce qui concerne les vérifications au titre du plan de transition pour l'atténuation du changement climatique, nos travaux ont principalement consisté à apprécier :

- si les informations publiées au titre du plan de transition répondent aux prescriptions d'ESRS E1, décrivent de manière appropriée les hypothèses structurantes sous-tendant ce plan, étant précisé que nous n'avons pas à nous prononcer sur le caractère approprié ou le niveau d'ambition des objectifs de ce plan de transition ;
- la cohérence, entre elles, des principales informations fournies au titre du plan de transition, notamment pour ce qui concerne les informations financières fournies au titre des investissements (CapEX et OpEX) ainsi que les leviers de décarbonation.

► Informations fournies en application des normes sociales (ESRS S1 à S4)

Les informations publiées au titre du personnel de l'entreprise (ESRS S1) sont mentionnées dans la section « 3.1. *Personnel de l'entreprise – S1* » du Rapport de durabilité.

Nos diligences ont notamment consisté à :

- sur la base des entretiens menés avec les directions que nous avons considéré appropriées (direction RSE, direction des ressources humaines et direction sécurité) :
 - prendre connaissance du processus de collecte et de compilation pour le traitement des informations qualitatives et quantitatives ;
 - examiner la documentation sous-jacente disponible.
- définir et mettre en œuvre des procédures analytiques adaptées à l'information examinée ;
- sur une sélection, rapprocher les données sous-jacentes avec les justificatifs correspondants.

Nous avons par ailleurs apprécié le caractère approprié de l'information présentée dans la section « 3.1. *Personnel de l'entreprise – S1* » et sa cohérence d'ensemble avec notre connaissance du groupe SNCF.

Respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852**Nature des vérifications opérées**

Nos travaux ont consisté à vérifier le processus mis en œuvre par Société nationale SNCF pour déterminer le caractère éligible et aligné des activités des entités comprises dans la consolidation.

Ils ont également consisté à vérifier les informations publiées en application de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852, ce qui implique la vérification :

- de la conformité aux règles de présentation de ces informations qui en garantissent la lisibilité et la compréhensibilité ;
- sur la base d'une sélection, de l'absence d'erreurs, omissions, incohérences importantes dans les informations fournies, c'est à dire susceptibles d'influencer le jugement ou les décisions des utilisateurs de ces informations.

Conclusion des vérifications opérées

Sur la base des vérifications que nous avons opérées, nous n'avons pas relevé d'erreurs, omissions, incohérences importantes concernant le respect des exigences de l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

Éléments qui ont fait l'objet d'une attention particulière

Nous vous présentons ci-après les éléments ayant fait l'objet d'une attention particulière de notre part concernant le respect des exigences de publication des informations prévues à l'article 8 du règlement (UE) 2020/852.

► Concernant le caractère aligné des activités éligibles

Une information concernant l'alignement des activités figure en sections « 2.1.4. *L'alignement du groupe SNCF* » et « 2.1.5. *Méthodologie* » du Rapport de durabilité.

Dans le cadre de nos vérifications, nous avons notamment :

- consulté, par sondage, les sources documentaires utilisées, y compris externes le cas échéant, et mené des entretiens avec les personnes concernées ;
- analysé une sélection d'éléments sur lesquels la direction a fondé son jugement lorsqu'elle a apprécié si les activités économiques éligibles répondaient aux conditions cumulatives, issues du Référentiel Taxonomie, nécessaires pour être qualifiées d'alignées, notamment le principe consistant à « ne pas causer de préjudice important » à aucun des autres objectifs environnementaux ;
- apprécié l'analyse réalisée au titre du respect des garanties minimales, principalement au regard des éléments collectés dans le cadre de la prise de connaissance du groupe SNCF et de son environnement.

► Concernant les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent

Les indicateurs clés de performance et les informations qui les accompagnent figurent dans les sections « 2.1.3. *Analyse de l'éligibilité du Groupe* », « 2.1.4. *L'alignement du groupe SNCF* » et « 2.1.5. *Méthodologie* » du Rapport de durabilité.

S'agissant des totaux de chiffre d'affaires, CAPEX et OPEX (les dénominateurs), présentés dans les tableaux réglementaires, nous avons examiné les rapprochements réalisés par l'entité avec les données issues de la comptabilité ayant servi de base à l'établissement des états financiers et les données en lien avec la comptabilité.

S'agissant des autres montants composant les différents indicateurs d'activités éligibles et/ou alignées (les numérateurs), nous avons :

- mis en œuvre des procédures analytiques ;
- apprécié ces montants sur la base d'une sélection d'activités ou projets représentatifs que nous avons déterminée en fonction de l'activité à laquelle ils sont rattachés et de leur contribution aux indicateurs.

Enfin, nous avons apprécié la cohérence des informations figurant dans la section « 2.1. Taxonomie environnementale » du Rapport de durabilité avec les autres informations en matière de durabilité de ce rapport.

Fait à Neuilly-sur-Seine et Paris-La Défense, le 27 février 2026

Les commissaires aux comptes

PricewaterhouseCoopers Audit

ERNST & YOUNG Audit

Jean-Paul Collignon

Philippe Vogt

Valérie Desclève

Pierre-Alexis Meyer