



Rapport de durabilité

L'essentiel 2025

Mini lexique

→ **CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive)** : directive européenne adoptée en 2022, transposée en droit français en 2023. Elle impose aux grandes entreprises de se questionner sur leurs impacts sur la société et l'environnement, les opportunités et les risques encourus. Dans ce cadre, ces entreprises ont l'obligation de publier les politiques et actions mises en œuvre ainsi que les objectifs qu'elles se fixent dans un rapport de durabilité.

→ **ESRS (European Sustainability Reporting Standards)** : normes conçues pour harmoniser les informations publiées dans le rapport de durabilité par les entreprises. Il existe 2 normes ESRS transversales (exigences et informations générales), et 10 normes ESRS thématiques (5 environnementales, 4 sociales et 1 pour la gouvernance).

→ **IRO (Impacts, risques, opportunités)** : relevé des impacts positifs ou négatifs, réels ou potentiels, de l'entreprise sur les personnes et sur son environnement, et des risques et opportunités ayant un impact sur la performance financière de l'entreprise.

→ **Taxonomie verte** : système de classification des activités économiques durables dans l'Union européenne.

→ **Éligibilité à la taxonomie** : activités économiques pouvant être considérées comme durables et qui soutiennent la transition écologique de l'Union européenne. Pour le groupe SNCF, il s'agit principalement de ses activités de transport.

→ **Alignement à la taxonomie** : évaluation des activités éligibles du Groupe qui respectent les critères de la taxonomie, celles qui atteignent le zéro émission nette notamment.

Le groupe SNCF a publié en février 2026 son deuxième rapport de durabilité. Cette synthèse présente les informations clés qui figurent dans ce document de plus de 200 pages. Elle formalise les avancées du groupe SNCF, sa stratégie et ses plans d'actions en matière environnementale, sociale et de gouvernance.

Des politiques alignées sur des normes et des textes internationalement reconnus

Au-delà des cadres législatifs et réglementaires français, européens et des traités bilatéraux, le groupe SNCF décline les textes internationaux portés par les Nations unies, l'Organisation internationale du travail (OIT) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : objectifs de développement durable, droits humains, droits civils et politiques, économiques, sociaux et culturels, normes internationales du travail, principes s'appliquant aux multinationales... D'autres normes d'application volontaire complètent le cadre, à l'image des normes ISO.

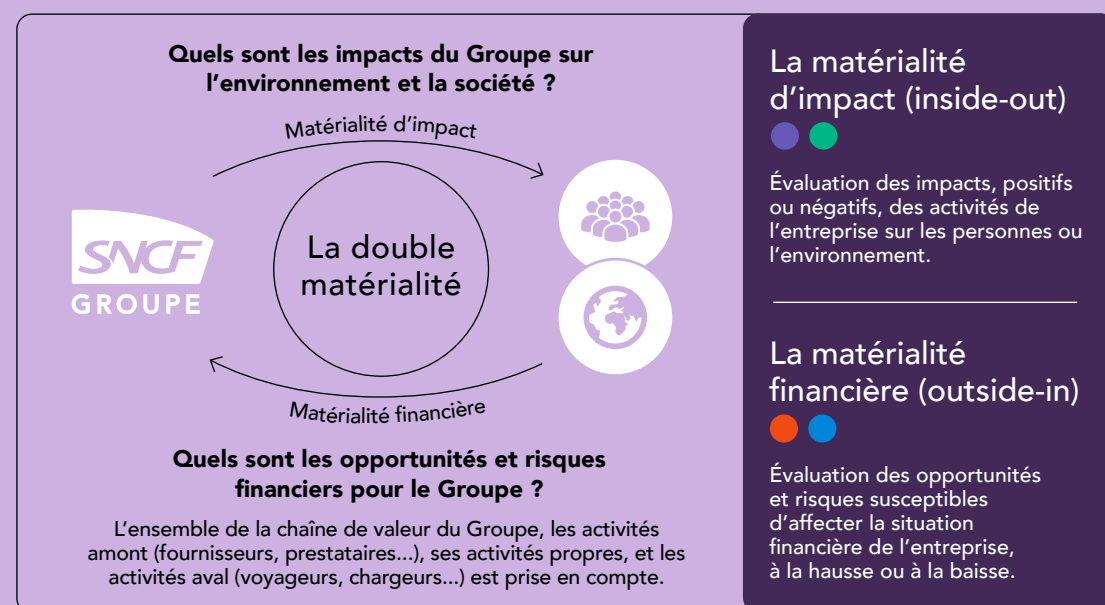
D'un point de vue sectoriel, le groupe SNCF relève, en France, de trois conventions collectives : celles de la branche ferroviaire, des transports publics urbains et des transports routiers.

Notation RSE

EcoVadis a renouvelé pour la 6ème année consécutive la médaille Platinum du groupe SNCF, placé dans le top 1% des 150 000 entreprises notées dans le monde, avec la note de 88/100. Le CDP (Carbon Disclosure Project) monte à A la note du groupe SNCF pour son engagement à réduire ses émissions de gaz à effet de serre et à gérer les conséquences du changement climatique sur ses activités (environ 600 investisseurs évaluent les politiques climatiques des entreprises par rapport à la trajectoire de + 1,5 °C fixée lors de l'Accord de Paris).

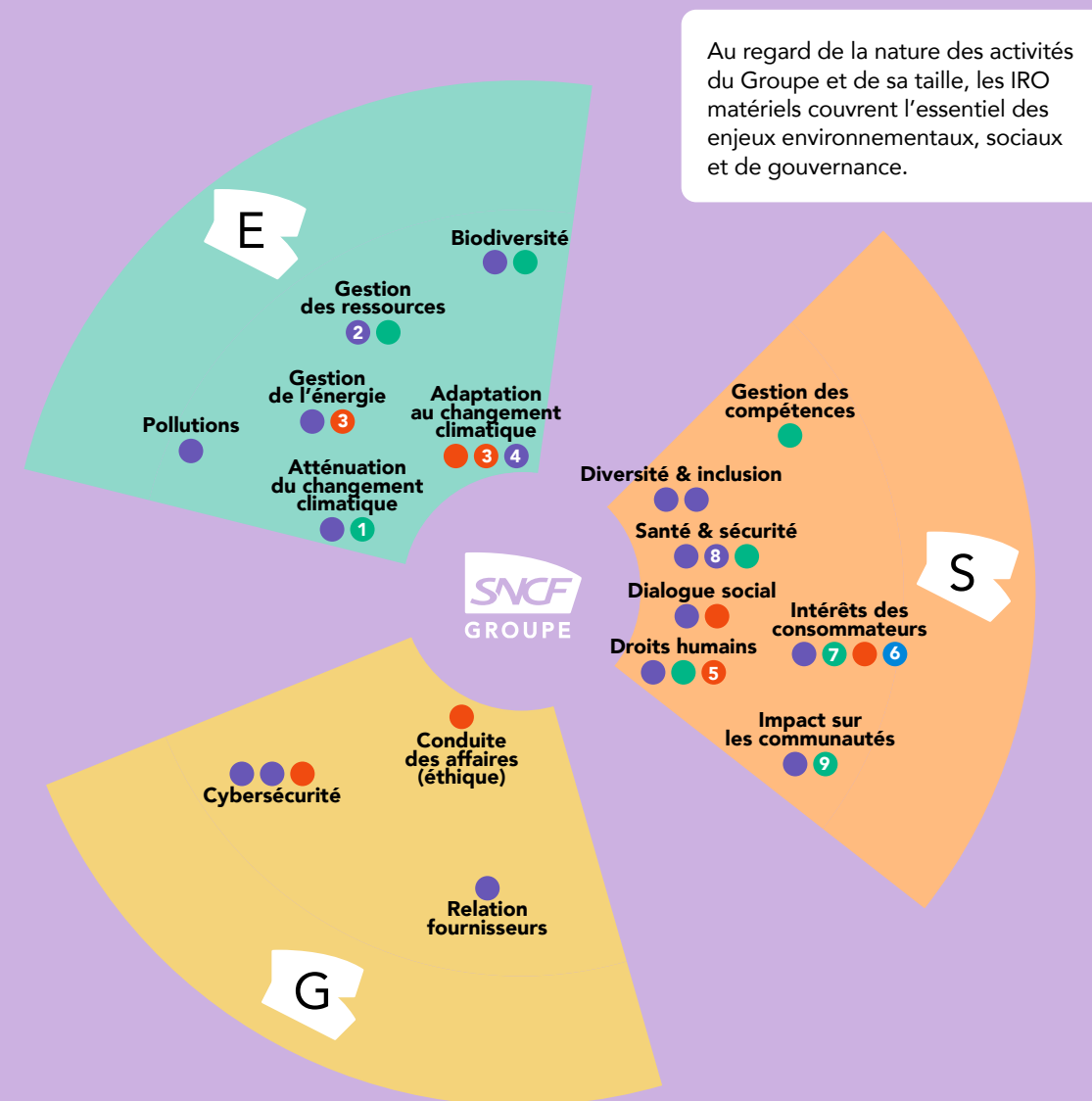
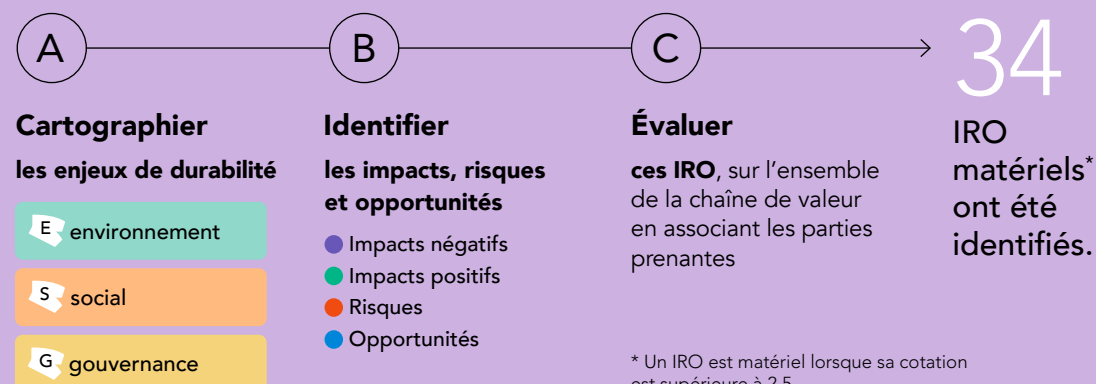
L'analyse de double matérialité, première étape indispensable

L'analyse de double matérialité identifie les enjeux matériels pour le groupe SNCF, c'est-à-dire les plus significatifs. Elle est dite «double» car elle prend en compte, d'une part, les impacts positifs et négatifs que les activités peuvent avoir sur la planète et la société (matérialité d'impact), et d'autre part, les opportunités et risques financiers (matérialité financière) auxquels le Groupe est exposé. Cette analyse est centrale car le rapport de durabilité porte sur les impacts, risques et opportunités évalués comme matériels. Il expose les politiques, les actions à déployer et les objectifs que le Groupe s'est fixés pour traiter ces questions et fait état d'indicateurs normés, rendant compte de sa performance.



Comment identifier les impacts, risques et opportunités significatifs du groupe SNCF ?

Pour chacun de ses enjeux de durabilité (adaptation au changement climatique, santé & sécurité, cybersécurité...), le Groupe a identifié et évalué ses propres IRO (impacts, risques et opportunités).



Au regard de la nature des activités du Groupe et de sa taille, les IRO matériels couvrent l'essentiel des enjeux environnementaux, sociaux et de gouvernance.

Exemples d'IRO matériels pour le groupe SNCF :

- | | | |
|--|---|--|
| <p>E</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 Grâce au report modal, contribution à la décarbonation des transports 2 Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle 3 Augmentation des coûts et des investissements nécessaires à l'amélioration énergétique des infrastructures et matériel roulant non maîtrisés 4 Événements climatiques chroniques impactant nos activités | <p>S</p> <ul style="list-style-type: none"> 5 Altération des droits humains tout au long de la chaîne de valeur si le Groupe n'encourage pas un environnement sain, sûr et exempt de discriminations 6 Perfectionnement de l'expérience voyageurs 7 Contribution à la création et au maintien du lien social dans les territoires | <ul style="list-style-type: none"> 8 Effets négatifs graves et irréversibles sur les collaborateurs, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains et leurs familles en cas d'accident grave 9 Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires |
|--|---|--|

E comme Environnement

Le groupe SNCF fait de la transition écologique un impératif, qui irrigue l'entreprise à tous les niveaux, et une opportunité, par la capacité du ferroviaire, en tant que mode de transport bas carbone, à participer à lutter contre le changement climatique. Toutes les sociétés du Groupe sont pleinement engagées dans la transition environnementale : plans de décarbonation, adaptation au changement climatique, préservation de la biodiversité et des ressources planétaires.

Le règlement Taxonomie (UE) 2020/852 du 18 juin 2020 définit les critères d'évaluation de la contribution à la transition écologique, sur la base des parts de chiffre d'affaires, de CAPEX (investissements à long terme) et d'OPEX (dépenses courantes) identifiées comme pouvant répondre de façon substantielle à 6 objectifs environnementaux :

-  Adaptation au changement climatique
-  Atténuation du changement climatique
-  Utilisation durable et protection des ressources hydrologiques et marines
-  Transition vers une économie circulaire
-  Prévention et réduction de la pollution

Trajectoire de diminution des émissions de gaz à effet de serre

58 %
de l'objectif de réduction attendue en 2030 par rapport à 2015 est atteint (1342 ktCO₂e, dont 348 ktCO₂e entre 2022 et 2025)

→ 
1,34
million de tonnes de CO₂e émises en France (scopes 1 et 2)


2,7
millions de tonnes de CO₂e émises à l'échelle mondiale (scopes 1 et 2)

Composition des consommations d'énergie

48 %

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

100 %

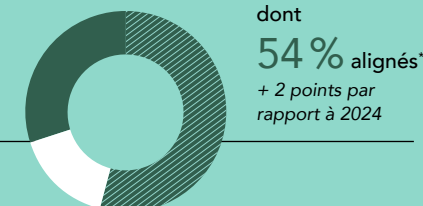
des produits de financement et de placement du Groupe et de ses filiales relèvent de l'investissement responsable.



dont **1,9 Md€**
d'obligations au format Green Bond levées en 2025.

Éligibilité des activités du Groupe aux critères de la taxonomie*

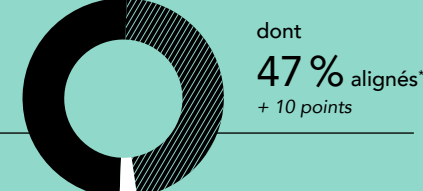
84 %
du chiffre d'affaires



91 %
des OPEX



97 %
des CAPEX



* voir lexique p2

Adaptation au changement climatique

Le secteur des transports est directement confronté aux événements climatiques. Le groupe SNCF analyse son expositon et sa vulnérabilité aux principaux aléas climatiques sur plusieurs horizons de temps (2030-2025-2100). Objectif : limiter les impacts sur la qualité de service, la sécurité des personnes et des biens, les conditions de travail, les coûts d'approvisionnement, d'assurance, et sur l'économie des territoires. Toutes les sociétés du Groupe élaborent et mettent en œuvre des plans d'adaptation. Pour ce faire, elles disposent d'équipes dédiées et d'une gouvernance spécifique, la direction RSE du Groupe orchestrant la démarche.

Repères

Les études de vulnérabilité menées par toutes les sociétés s'appuient sur la trajectoire de réchauffement de référence pour l'adaptation au changement climatique (TRACC), qui prévoit une hausse des températures de 2°C en 2030, 2,7°C en 2050 et 4°C à horizon 2100 en France, et sur les scénarios 4.5 et 8.5 du GIEC pour l'international. En 2023, le GIEC a confirmé l'accélération du dérèglement du climat rendant les aléas climatiques plus fréquents, plus intenses et moins prévisibles.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impact négatif

- Frein à la mobilité des voyageurs et des marchandises

● Risques financiers

- Événements climatiques chroniques impactant nos activités : coût d'une usure prématurée, dysfonctionnement, coût d'adaptation
- Inefficacité ou insuffisance de la stratégie d'adaptation : pertes de marchés, coûts liés au non-respect des obligations réglementaires ou à une mauvaise anticipation des régulations, investissements technologiques risqués ou non viables...

Ce que l'on fait...

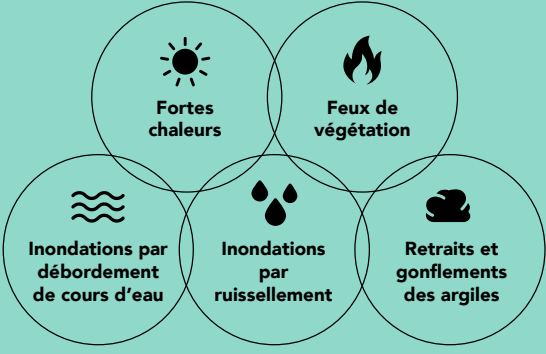
- Politique d'adaptation au changement climatique
- Études de vulnérabilité plus fines

... Et que l'on va poursuivre

- Évaluation plus fine du coût des intempéries climatiques
- Production d'outils et de référentiels d'adaptation dans le cadre des projets d'investissement et de maintenance des actifs

👁️ À RETENIR

5 aléas climatiques majeurs



→ La stratégie globale consiste à réaliser les investissements sans regret, à faibles coûts dans le cadre des processus d'exploitation et de maintenance. D'autres se feront au fur et à mesure du renouvellement naturel des actifs ou via le retrofit. Le redimensionnement des actifs, voire des solutions de repli, sont possibles si le changement climatique est plus rapide que le cycle de renouvellement.

Focus sur les plans d'adaptation au changement climatique

Amélioration de la connaissance des impacts du changement climatique

- Identification des vulnérabilités du Groupe et amélioration de sa capacité de prévision et de production
- Modélisation des impacts du changement climatique sur l'évolution de la demande de transport, des infrastructures, des matériels roulants et des bâtiments
- Soutenabilité économique des activités du Groupe

Intégration des aléas climatiques dans la planification et la gestion des activités

- Continuité de service et réduction de la vulnérabilité des actifs
- Investissements dans l'innovation et la recherche en faveur de l'adaptation et de la résilience des activités, infrastructures et systèmes

EN 2025

Contribution à l'élaboration du 3ème PNACC (Plan national d'adaptation au changement climatique)

Mesure relative à la résilience des transports et des mobilités en particulier.

Généralisation des stratégies et plans d'action climat

Toutes les sociétés du Groupe ont construit leurs stratégie et plan d'actions à très court terme (2025-2030) et à moyen terme (2050) en matière d'actifs et de conditions de travail des salariés, évalué leurs besoins de financement.

Elles ont mis en place un suivi des coûts des aléas pour les clients et parties prenantes, déployé des processus de gestion de crise en cas d'intempérie climatique majeure et commencé à réévaluer leurs référentiels techniques.

Formalisation des plans d'adaptation détaillés

Les plans des sociétés ferroviaires ont été remis à l'État début 2026.

Protection des salariés

Toutes les sociétés ont un dispositif de prévention des risques en période de fortes chaleurs, cohérent avec le décret 2025-482 relatif à la protection des travailleurs contre les risques liés à la chaleur.

Zoom

Pour les activités de transport de voyageurs et de fret, les solutions incluent les tournées « chaleur », l'adaptation des pratiques d'exploitation, l'information voyageurs, l'avitaillement en eau, des mesures en cas d'arrêt en pleine voie, une conception plus résiliente des futures gares et locaux dédiés au personnel. Pour le matériel roulant, développement de solutions passives : peinture en blanc de la toiture, ajout d'isolants thermiques sur des équipements électriques en toiture, renforcement des climatisations, etc.

À PLUS LONG TERME

- L'adaptation au changement climatique est systématiquement incluse dans tous les projets d'investissements.
- Des études supplémentaires et des retours d'expérience favoriseront des solutions fondées sur la nature privilégiant des économies de ressources, en eau notamment.
- Des solutions lourdes telles que les injections dans les sols pour prévenir les retraits et gonflements d'argile, le retrofit des actifs hors du cycle normal de renouvellement, leur redimensionnement voire la reconstruction d'installations ou des solutions de repli sont à envisager.
- La direction RSE et la direction Technologies, Innovation et Projets du Groupe travaillent 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 comme les nouveaux matériels roulants (train hybrides, trains légers etc).

Atténuation du changement climatique

Tout report modal vers le ferroviaire, solution de mobilité décarbonée et durable, participe à la décarbonation du secteur des Transports et à la nécessaire transition de la société vers une économie bas carbone. Par son poids dans l'écosystème national et son engagement dans la promotion des déplacements écoresponsables en France et à l'international, le groupe SNCF contribue positivement à atténuer les effets du changement climatique.

Mais les activités du Groupe et de tous ceux qui participent à la production de ses services y contribuent aussi du fait des émissions de gaz à effet de serre qu'elles génèrent. Le Groupe s'est donc fixé des objectifs de décarbonation ambitieux.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impacts négatifs

- Émissions de gaz à effet de serre (GES)
- Des services plus chers du fait de l'augmentation du coût de l'énergie

● Impact positif

- Contribution à la décarbonation du secteur des Transports

● Risque

- Augmentation des coûts et des investissements nécessaires à l'amélioration énergétique des infrastructures et du matériel roulant non maîtrisée



Ce que l'on fait...

- Plan de transition climatique pour actionner tous les leviers de décarbonation
- Politiques d'amélioration de la qualité de production pour développer l'attractivité du ferroviaire

... Et que l'on va poursuivre

- Régénération et modernisation du réseau ferroviaire pour développer la capacité du réseau ferroviaire
- Maintenance et renouvellement du matériel roulant
- Amélioration de la performance de service (sécurité, régularité, service client...)

- Renforcement de la sobriété et de l'efficacité énergétique
- Changement de sources énergétiques

Ces politiques concernent l'ensemble des activités dans le monde. Le déploiement du plan d'action dont la structure a été définie par SNCF SA est à la main de chacune des sociétés.

À RETENIR

Les principales sources d'émissions du Groupe

SCOPES 1 & 2

Consommation d'énergie (21 %)

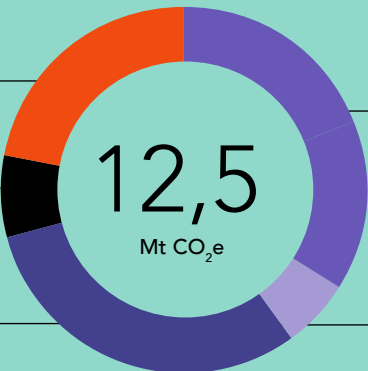
SCOPE 3

Achats et Immobilisations (34 %)

Autres (7 %)

Sous-traitance transport (32 %)

Amont énergie (6 %)
Extraction, production, transport



Validation des objectifs de réduction des GES du Groupe par l'initiative Science Based Targets (SBTi)

Nos objectifs majeurs de réduction des émissions de GES entre 2022 et 2030

SCOPES 1 & 2

-42 %

des émissions issues des consommations d'énergie de toutes les activités du Groupe
Le groupe SNCF a réduit ses émissions de 13% entre 2022 et 2025.

SCOPE 3

-25 %

des émissions issues de sa sous-traitance de transport aérien (en valeur absolue) & maritime, routier et ferroviaire (en intensité)

50 %

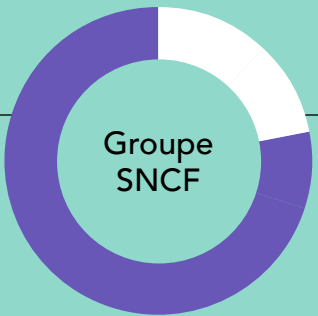
des émissions « Achats » issues de fournisseurs engagés à réduire leurs émissions

Répartition du poids de chaque levier dans l'effort de décarbonation en 2025

78 %

Changement de sources énergétiques

8 % Bâtiment
70 % Transport



22 %

Sobriété et efficacité énergétique

12 % Bâtiment
10 % Transport

Progression du mix énergétique

Les consommations totales d'énergie restent relativement stables par rapport à 2024

La part des énergies renouvelables augmente de

4 %

La part des énergies fossiles baisse de

3 %

Focus sur le plan de transition climatique

 mode ferroviaire  tramways, bus et autocars  mode routier  bâtiments

Sobriété et efficacité énergétique

-  Écoconduite, écostationnement
-  Efficacité des nouveaux matériels roulants et du matériel existant
-  Gestion technique des bâtiments
-  Rationalisation du parc immobilier
-  Modification des modes d'éclairage des quais, bureaux et bâtiments
-  Travaux de rénovation et isolation thermique

Changement de sources énergétiques

-    Approvisionnement en électricité renouvelable
-    Recours aux biocarburants
-    Électrification de la flotte de véhicules de service et du matériel roulant
-  Sortie des chaudières fioul et gaz

EN 2025

Appui des outils d'aide à la conduite

-  Déployé en 2024 auprès des conducteurs de **SNCF Voyageurs**, Sirius Next a été adapté aux spécificités du transport de marchandises pour les conducteurs d'**Hexafret (RLE)**.
-  Chez **GEODIS**, le module informatique embarqué Trimble fournit des données sur le comportement de conduite des conducteurs du en Europe.

Recours aux biocarburants

-  Deux types de biocarburants sont utilisés en milieu ferroviaire : le B100, coproduit de la filière colza, et le HVO, carburant de synthèse issus de déchets ou d'huiles végétales.
-  SNCF Voyageurs roule aux biocarburants sur les lignes Paris-Granville, Nice-Tende, Montréjeau-Luchon.

-  Cinq expérimentations de HVO sont en cours chez **Hexafret** en France et **Captrain** en Allemagne et en Espagne.
-  **GEODIS** a augmenté ses consommations de HVO et de B100, pour une baisse de plus de 5 000 tCO₂e en 2025 par rapport à 2022.
-  Chez **Keolis**, la part des kilomètres parcourus avec des biocarburants ou du bioGNV s'élève à 19,2 %.

Décarbonation des achats

- Sensibilisation des acteurs du processus Achats
- Intégration du carbone comme critère de notation dans les consultations

Décarbonation des activités numériques

- Sensibilisation aux impacts environnementaux
- Limitation du renouvellement des terminaux
- Incitation à la sobriété des usages
- Promotion de datacenters moins énergivores

-  **Activités de transport sous-traité de marchandises**
Les engagements de **GEODIS** pour 2030 (vs 2022)
 - 25 % par t.km d'émissions dues aux transports maritime, routier et ferroviaire (1 870 168 t CO₂e en 2022)
 - 25 % d'émissions dues au transport aérien (1 282 979 tCO₂e en 2022)

Conception de matériels roulants décarbonés

-  Le **train hybride** est entré en service commercial dans la Région Occitanie. La moitié de ses moteurs thermiques est remplacée par des batteries. D'autres matériels sont en cours de développement : pour **SNCF Voyageurs**, **trains à batteries et à hydrogène, trains légers (TELLi, DRAISY...)**, **utilitaires et poids lourds électriques** pour **GEODIS**...

Électrification du matériel roulant et des véhicules de service

-  **Keolis** se tourne vers l'électricité et l'hydrogène. La part des kilomètres parcourus en électrique a progressé de deux points, de 5 % à 7 % entre 2024 et 2025.
-  **GEODIS** compte 77 camions électriques sur les 4 500 véhicules de son parc.
-  **SNCF Réseau** prévoit d'électrifier 37 % de son parc de véhicules de service d'ici 2030.

Électricité renouvelable

-  **SNCF Voyageurs** mise sur les contrats PPA (Green Corporate Power Purchase Agreement) pour 20 % de sa consommation d'électricité de traction, soit environ 1 100 GWh.
-  **Rail Logistics Europe** achète de l'électricité bas carbone. À partir de 2026, les consommations de **Captrain en Allemagne** seront couvertes par des garanties d'origine, éoliennes ou photovoltaïques, produites localement.
-  La part d'électricité renouvelable dans les consommations de **Keolis** représente 25 %.
-  La part d'électricité bas carbone de **GEODIS** s'élève à 75 %, pour un objectif de 90 % minimum d'ici à 2030.

Rationalisation du parc immobilier pour les activités ferroviaires en France

Diminuer les surfaces tertiaires de 18 % d'ici à 10 ans, soit 180 000 m². Entre 2020 et 2023, la réduction s'est déjà élevée à 772 603 m².

Contrôle des consommations des gares

Dispositif de supervision centralisée Smart Station déployé sur 785 gares à fin 2025. **SNCF Gares & Connexions** remplace l'éclairage des gares par des systèmes basse consommation. Des sondes de température dans une quarantaine de salles d'attente contrôlent 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.

Sortie des chaudières fioul et gaz

En France, les chaudières au fioul et au gaz sont remplacées par des alternatives bas carbone, comme les pompes à chaleur, la chaufferie biomasse ou le raccordement aux réseaux de chaleur urbains (RCU). Chez **SNCF Immobilier**, les émissions de CO₂ liées au chauffage au fioul ont été divisées par deux depuis 2015.

La décarbonation comme critère de notation incontournable

77 % des achats concernés. L'objectif est d'atteindre 100 %.

Écoconception des services numériques

30 projets en phase d'émergence avec une démarche d'écoconception. Ils s'ajoutent aux 100 projets déjà existants.

Soutien des ONG et think tanks engagés en faveur des mobilités décarbonées

Parmi les actions : réflexions autour de la réduction de la dépendance aux énergies fossiles avec The Shift Project, préparation de la Conférence Ambition Transports avec France Nature Environnement, et programme Mobilités décarbonées avec la Fondation pour la Nature et l'Homme.

Lancement de l'offre AirSmart par GEODIS

Elle permet à ses clients de sélectionner des itinéraires optimisés, réalisés au moyen d'avions de dernière génération.



Préservation de la biodiversité et des écosystèmes, pollution, économie circulaire

Avec 28 000 km de lignes, 3000 gares et une importante emprise foncière, le Groupe a un impact sur les écosystèmes, perturbant les continuités écologiques aquatiques et terrestres. En désimperméabilisant les sols, en végétalisant un maximum d'espaces, en concevant des aménagements servant de refuges à la faune, en instaurant la réduction drastique des produits phytosanitaires ou une gestion différenciée des espaces verts, il peut au contraire avoir un impact positif. Le Groupe prend en compte la biodiversité, lutte contre les pollutions et développe l'économie circulaire pour diminuer la pression sur les ressources et le vivant.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impacts négatifs

- Détérioration de la fonctionnalité des écosystèmes créant un danger, pour l'ensemble des espèces vivantes : artificialisation des sols, imperméabilisation, fragmentation des habitats naturels, introduction d'espèces invasives
- Pollution de l'air liée à l'activité du Groupe et à sa chaîne de valeur pouvant affecter les écosystèmes et la santé humaine
- Consommation de ressources naturelles non renouvelables à grande échelle

● Impacts positifs

- Contribution du patrimoine SNCF à la préservation de la biodiversité : lieux de refuge et de renaturation, corridor écologique, potentiel de séquestration carbone, préservation des écosystèmes...
- Préservation des écosystèmes via l'économie circulaire



Ce que l'on fait...

- Politiques en matière de biodiversité des sociétés
- Engagement dans l'initiative Act4Nature International liée à la consommation de matières premières, pour les sociétés ferroviaires sur le périmètre français, avec un élargissement envisagé à l'international en 2026. SNCF Réseau s'approvisionne en filière labellisée (achat de chêne français certifié PEFC ou FSC) pour les traverses en bois
- Réemploi (rails, ballast...) pour diminuer le recours à de nouvelles ressources (fer, granulats...)
- Zéro phyto / arrêt du glyphosate

... Et que l'on va poursuivre

- Consolidation de la trajectoire biodiversité à 2030 et 2050 et renforcement du dialogue avec les parties prenantes
- Réduction des pressions des opérations directes : évolution des modes opératoires (maîtrise de la végétation), restauration des continuités terrestres et aquatiques
- Diminution des pressions liées à la consommation de matières premières
- Sensibilisation des salariés et des citoyens à la biodiversité

À RETENIR

Le Groupe agit en cohérence avec les accords de Kunming-Montréal, à l'origine du Cadre mondial de la biodiversité issu de la COP15.

Le groupe SNCF est le seul à être sorti de l'usage du **glyphosate** sur le périmètre ferroviaire européen. Depuis 2021, SNCF Réseau a mis en place des solutions alternatives : produits de biocontrôle, moyennant une augmentation significative des coûts d'entretien (+ 17 % par rapport à 2020).

La politique d'achats responsables est un levier d'action : lors des appels d'offres, une note de 5 % est attribuée aux émissions de CO2, en plus de la note de 20 % pour les critères RSE.

Les sociétés ferroviaires intègrent des exigences environnementales à leurs marchés de travaux.

EN 2025

Sortie de la créosote

Biocide très toxique, elle est remplacée par une huile cuivrée pour traiter les traverses en bois, anticipant de quatre ans la fin prévue de son autorisation.

Système d'avertisseur pour réduire les collisions avec les grands mammifères

Le projet SESAME développe un dispositif applicable aux réseaux ferroviaires.

Qualité de l'air

La pollution générée par le Groupe relève particulièrement des activités de Keolis et GEODIS.

Ces deux sociétés poursuivent leurs démarches de prévention des émissions de polluants atmosphériques (NOx, SOx, particules fines, hydrocarbure), en particulier par la réduction des carburants fossiles (véhicules alternatifs électriques, biodiesel ou biogaz pour GEODIS), et par le renouvellement des flottes dotées de motorisations moins émettrices de polluants.

EN 2025

Plus de 85 % de la flotte européenne de GEODIS répond aux norme EURO 5 ou EURO 6.

La part de la flotte thermique française de Keolis répondant à la norme EURO 6 est passée de 60 % à 67 % entre 2024 et 2025.

Restauration des continuités écologiques

En Occitanie, les mouvements de la grande faune sauvage sur les axes prioritaires ont été modélisés pour identifier les zones à risque de collisions et proposer des aménagements restaurant les continuités écologiques.

Expérimentation de la démarche Science Based Targets for Nature (SBTN)

La SNCF s'est engagée, avec l'appui du Lab Transition Nature porté par le WWF, l'Office français de la biodiversité et SBTN, à expérimenter la démarche SBTN. Basée sur la science, elle permet aux entreprises d'inscrire leurs objectifs biodiversité dans les limites planétaires.

Gestion des ressources et circularité

5 grands principes :

- Utilisation sobre et efficace : pas de gaspillage, juste besoin
- Création de valeur à partir de solutions qui améliorent la performance environnementale, sociale et opérationnelle, allongent la durée d'usage, évitent ou minimisent la production de déchets
- Écoconception dans une approche réduisant les impacts environnementaux et sociaux à toutes les étapes du cycle de vie
- Augmentation des produits issus du réemploi et de matières recyclées
- Une cible « Zéro déchet non valorisé » à horizon 2030 pour les flux sortants

EN 2025

5 000 t
de rails recyclés en boucle courte

145 000 t
de rails verts achetés (sur 184 000 t au total)

407 000 t
de ballast recyclé, + 8,3 % par rapport à 2024

104
rames TGV INOUI et OUIGO, concernées par le programme d'obsolescence déprogrammée afin de prolonger la durée de vie du matériel roulant

12 000 rames de tous types démantelées pour réutiliser des pièces détachées et recycler la matière

S comme Social

La raison d'être du groupe SNCF « Agir pour une société en mouvement, solidaire et durable » traduit toute l'attention portée aux enjeux sociaux et économiques de ses activités, pour ses salariés, ses parties prenantes et son environnement.

Santé et sécurité, droits humains, développement des compétences et dialogue social, politiques de diversité, inclusion et égalité professionnelle, engagement social et sociétal au cœur des territoires, développement de l'offre au bénéfice des voyageurs... irriguent son cadre d'actions.

4 publics identifiés



Personnel de l'entreprise

Salariés, travailleurs indépendants ou intérimaires



Travailleurs de la chaîne de valeur

Sous-traitants, fournisseurs de la chaîne d'approvisionnement, entreprises intervenant en aval des activités de l'entreprise



Communautés affectées

Acteurs du tissu socio-économique local : les fournisseurs, les collectivités territoriales ; les populations fragiles, le tissu associatif



Consommateurs et utilisateurs finaux

Voyageurs ou visiteurs en gare. Ne sont pas considérés comme clients finaux les Autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ni les clients B2B de GEODIS.

Santé et sécurité

Une ambition : **0**
accident en gare, sur les voies,
aux passages à niveau et sur
les chantiers ferroviaires

Parcours professionnel diversifié

150
métiers sont proposés

Taux de féminisation

25,7 %
de femmes parmi
l'ensemble des salariés

37,5 %
de femmes au sein des
instances dirigeantes,
en recul de 2 points par
rapport à 2024

Fondation Groupe SNCF

675
projets soutenus dans
lesquels 2 000 salariés
se sont engagés



Santé, sécurité et droits humains

La sécurité, priorité absolue du groupe SNCF recouvre plusieurs dimensions : sécurité de l'exploitation, santé et sécurité au travail, sécurité environnementale, sécurité incendie, sûreté et cybersécurité. Le respect des droits humains et des libertés fondamentales est au cœur de ses préoccupations et de ses actions.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impacts négatifs

- En cas d'accidents graves, effets importants voire irréremédiables sur les salariés, travailleurs de la chaîne de valeur, clients, riverains
- Accident menant à l'interruption des activités, affectant ainsi l'économie globale ou locale

● Impacts positifs

- Contribution à la santé humaine et à la sécurité publique
- Amélioration des conditions de vie et contribution au développement des territoires en accompagnant les fournisseurs et sous-traitants

● Risque financier

- Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains

EN 2025

Convention sécurité

Confirmation de l'engagement des présidents du Groupe SNCF et signature d'une nouvelle politique de sécurité commune par l'ensemble des sociétés du Groupe

Programme consacré aux risques psychosociaux

Renforcer l'accompagnement des transformations et la prévention des risques psychosociaux, grâce à un programme piloté au niveau du comité exécutif Groupe

« Tous Partenaires en sécurité »

Programme pour ancrer et développer une culture de sécurité commune à tous les intervenants dans les emprises SNCF

Audits sociaux de fournisseurs

Plus de 20 audits sociaux, en prévention et en remédiation de risques, dont une dizaine à l'initiative de SNCF Réseau, auprès de fournisseurs de tous rangs

Ce que l'on fait...

- Politique Sécurité du groupe SNCF
- Politique Droits humains du Groupe
- Politique Achats responsables des sociétés

... Et que l'on va poursuivre

- Culture sécurité, actions de prévention des risques santé et sécurité (amiante, électrique, routier, heurts, troubles musculo-squelettiques...) et protection de la santé mentale des salariés
- Actions de prévention grand public : traversées de voie et passages à niveau, mesures de sécurité...
- Plan de vigilance relatif à la maîtrise des risques d'atteinte grave aux droits fondamentaux et risques RSE des fournisseurs





Développement des compétences, diversité-inclusion-égalité professionnelle et dialogue social

Dans un contexte de transformation du Groupe, le développement des compétences au service de ses enjeux économiques comme de l'employabilité des salariés est une priorité. La diversité et l'inclusion sont au cœur de sa politique globale, respectant la culture de ses pays d'implantation. Le dialogue avec les partenaires sociaux est permanent, concrétisé par la signature d'accords d'entreprise, autant dans les sociétés ferroviaires que chez GEODIS et Keolis.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impact positif

Développement des compétences améliorant les conditions de vie des salariés (employabilité, diversité des parcours)

● Impacts négatifs

- Pratiques discriminatoires et/ou de harcèlement pouvant affecter la santé et la sécurité des salariés, leurs conditions de vie et celles de leurs proches
- Aggravation des disparités économiques
- En cas de conflits sociaux, perturbation des services pouvant affecter en cascade les conditions de vie et l'économie

● Risque financier

Dégradation du climat social

EN 2025

Mise en œuvre et signature d'accords

Les **accords d'entreprise** négociés en 2024 ont été mis en œuvre : pilotage de l'emploi et développement des parcours professionnels, protection sociale complémentaire, dispositifs d'accompagnement de fin de carrière...

L'**accord en faveur de l'emploi des travailleurs en situation de handicap** a été renouvelé pour la période 2025-2028.

Le **5^e accord en faveur de l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes et de la mixité** devrait être signé en 2026. Il porte notamment sur l'égalité salariale, la féminisation des recrutements et la lutte contre les violences sexuelles et sexistes.

Ce que l'on fait...

- Politiques Ressources humaines des sociétés
- Accords d'entreprise

... Et que l'on va poursuivre

- Déploiement de dispositifs de gestion des talents et des compétences
- Formations et sensibilisations à l'inclusion
- Amélioration des conditions de travail
- Recrutement de femmes, travailleurs handicapés et jeunes issus de milieux défavorisés
- Soutien à l'équité dans les parcours professionnels et la rémunération
- Formation des managers au dialogue social

Investissements dans la formation des sociétés ferroviaires

- + de 400 millions d'euros
- + de 110 millions d'euros de contributions obligatoires
- + de 8 % de la masse salariale consacrés à la formation professionnelle

Implication dans le mécénat de compétences

1 885 salariés se sont impliqués dans des missions courtes (jusqu'à 10 jours) de mécénat de compétences, et 180 dans des missions longues (de 6 mois à 2 ans), auprès des 140 associations partenaires de la Fondation Groupe SNCF.



Intérêts des consommateurs et offre inclusive

Les politiques mises en œuvre visent à garantir à tous l'accès à la mobilité partagée (accessibilité physique, tarifaire et numérique). L'amélioration du service client passe également par toutes actions visant à améliorer la fiabilité et la régularité des circulations, le confort et l'expérience client.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impacts négatifs

- Exclusion de certaines catégories de personnes pouvant affecter les conditions de vie
- Diminution de l'accessibilité aux services liée à l'augmentation du coût de l'énergie
- Frein à la mobilité des voyageurs lié au changement climatique

● Impacts positifs

- Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires
- Disponibilité du service sur le territoire

● Risque financier

Manque d'accessibilité de l'offre du Groupe

● Opportunité

Perfectionnement de l'expérience voyageurs



EN 2025

Accessibilité physique

78%

des gares inscrites dans les schémas directeurs nationaux et régionaux ont été mises en accessibilité (575 sur 736).

Ce que l'on fait...

- Politique Accessibilité
- Politiques d'amélioration de la qualité de production et de développement commercial
- Politiques Droits humains

... Et que l'on va poursuivre

- Mise en accessibilité des gares, des sites et applications numériques
- Développement des services d'assistance en gare ou à bord, des offres commerciales (OUIGO, cartes Avantages...)...
- Prévention des perturbations (changement climatique, événements sécurité, dialogue social)
- En situation perturbée, qualité de l'information voyageurs et prise en charge
- Performance en situation nominale (production, diversification de l'offre, régénération et modernisation du réseau)

Accessibilité financière

OUIGO a lancé OUIGOSWAP, service de vente des billets non remboursables et d'achat à prix réduit (jusqu'à 50 % de moins que le prix du jour).

Accessibilité des territoires

26

projets de SERM ont été labellisés par l'État.



Enjeux sociaux et économiques dans les territoires

Le Groupe contribue au développement économique local, favorisant l'emploi via ses achats (97 % en France, dont 50 % auprès de TPE/PME). Il accompagne également les jeunes et les publics vulnérables pour les conduire vers un emploi durable et leur donner accès à la mobilité (insertion, inclusion numérique, PIMMS, etc.). Il soutient le tissu associatif via la Fondation.



IRO (impacts, risques, opportunités)

● Impact négatif

Dommages sociaux sur les zones proches des projets ferroviaires (phases de construction, rénovation, opérations)

● Impact positif

Contribution à la création et au maintien d'un lien social dans les territoires

Ce que l'on fait...

- Achats responsables des sociétés
- Engagement sociétal et territorial
- Fondation du groupe SNCF
- Politique de prévention et de réduction du bruit ferroviaire

... Et que l'on va poursuivre

- Achats auprès du secteur de l'économie sociale et solidaire (ESS) et contribution à la réindustrialisation
- Soutien à l'inclusion et aux publics fragiles via l'animation de partenariats clés
- Action de la Fondation SNCF envers l'emploi des jeunes
- Prise en compte des intérêts des communautés locales pour limiter les nuisances potentielles lors des travaux
- Résorption des points noirs du bruit ferroviaire

EN 2025

Renouvellement de la labellisation « Relation fournisseurs et Achats responsables »

Les sociétés ferroviaires du Groupe détiennent ce label, fondé sur la norme ISO 20400, depuis 2012. Décerné par le ministère de l'Économie et des Finances et le Conseil national des Achats, il est renouvelé tous les 3 ans.

Achats solidaires du périmètre ferroviaire

Près de 52 M€ : 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)

1,4 million d'heures d'insertion contractualisées au titre des clauses sociales d'insertion dans les marchés classiques



Engagement de la Fondation

La Fondation a accompagné plus de 675 projets et associations en faveur de la jeunesse et de l'environnement. Plus de 300 projets ont été soutenus dans le cadre des Coups de cœur citoyens.

En 2025, 28 jeunes ont été engagés dans ses 16 comités de financement de projets, afin de contribuer aux décisions et porter leurs idées.

La Fondation a aussi préparé son nouveau cycle de mécénat 2026-2030, « pour une jeunesse en mouvement ».

Keolis et GEODIS détectent les projets dans les pays où ils sont implantés, et les accompagnent en lien avec le tissu associatif local.

Engagement sociétal

95

personnes ont été accueillies par le groupe SNCF, en partenariat avec le ministère de la Justice pour des travaux d'intérêt général.

1 515

heures d'insertion ont été réalisées par des jeunes en grande précarité via le réseau TAPAJ.

8 930

personnes ont bénéficié d'ateliers d'apprentissage à la mobilité.

44 800

actions de médiation ont été réalisées dans les gares et dans les trains avec les associations partenaires.

90 000

jeunes ont été sensibilisés sur les risques ferroviaires par 317 salariés volontaires.

G comme Gouvernance

Dans le respect de la loi pour un Nouveau pacte ferroviaire, entrée en vigueur le 1er janvier 2020, le Groupe dispose d'une gouvernance, de politiques communes et de règles dans la conduite des affaires. Éthique, prévention et détection de la corruption, gestion des relations avec les fournisseurs et pratiques de paiement, en constituent les piliers.

Des mécanismes de contrôle et des dispositions visant à promouvoir la culture d'entreprise et l'appropriation des règles éthiques sont déployés. Des critères RSE sont intégrés à la relation fournisseurs.

IRO (impacts, risques, opportunités)

● Risque financier

Non-respect des réglementations locales et normes internationales liées aux droits humains

● Impacts négatifs

- Mise en difficulté des entreprises partenaires (fournisseurs, sous-traitants, etc.) et de leurs employés
- Atteinte à la vie privée, à la réputation (clients, salariés de l'entreprise, salariés des prestataires et fournisseurs) et atteinte à la sécurité des personnes en cas de cyberattaques

Ce que l'on fait...

- Cadre de conduite des affaires
- Politiques Éthique, Gouvernance et Conformité
- Politique Droits humains
- Politique Achats responsables des sociétés

... Et que l'on va poursuivre

- Garantie du respect des règles de la concurrence
- Règles éthiques et conformité : déploiement de formations obligatoires, dispositif d'alerte, contrôles internes et audits
- Accompagnement, prévention et maîtrise des risques fournisseurs

Conduite des affaires

Les règles de fonctionnement communes

Les salariés doivent connaître les règles structurantes présidant aux décisions internes du Groupe.

- Le **guide des règles clés du groupe SNCF** rassemble les règles à respecter par tout salarié, en particulier ceux habilités à engager une entité du Groupe. Il expose les politiques en matière de gouvernance et d'autorisations (management des risques, dispositif de contrôle interne et d'audit interne...), de conduite des affaires, d'éthique et de conformité (lutte contre la corruption...), de systèmes d'information, de finances et de marchés.
- La **charte éthique** promeut la culture d'entreprise en matière de conduite des affaires et détermine les relations avec ses parties prenantes. Elle repose sur 11 principes, dont la prévention et la lutte contre la corruption et la fraude, le respect du droit de la concurrence, les devoirs liés aux missions de service public ou encore l'éthique des prestataires.

L'alerte éthique Groupe

Depuis 2011, ce dispositif permet à tout salarié 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.

EN 2025

Les avis sur le dispositif d'alerte éthique

Les résultats du baromètre interne « C'est à vous » témoignent de la maturité croissante de la culture éthique :

84 %

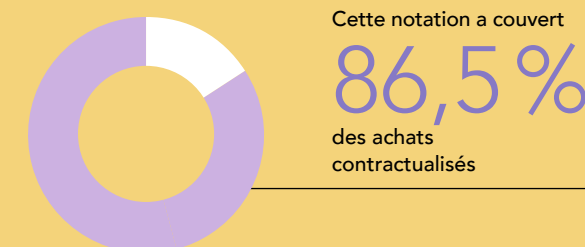
des répondants (100 000 salariés environ sur le périmètre ferroviaire) déclarent connaître le dispositif d'alerte (80 % en 2024, 64 % en 2023, 51 % en 2022)

81 %

ont confiance en ce dispositif

Critères RSE dans l'attribution des marchés

Le Groupe systématise la prise en compte de critères RSE à hauteur de 20 % au moins de la notation dans l'attribution de ses marchés.



Une charte Sécurité engage les fournisseurs depuis mai 2025.

Depuis 2022, alerteethiquesncf.com, accessible à tout salarié et à tout tiers, permet de signaler ces faits en ligne 24h/24 et 7j/7. Elle couvre toutes les entités du Groupe, y compris à l'international. Elle complète les canaux d'alerte habituels : ligne hiérarchique, référent Alerte ou référent Éthique, ressources humaines.

La relation fournisseurs

Les sociétés du Groupe demandent à tous leurs prestataires de s'engager à respecter ses valeurs éthiques, sécuritaires et environnementales et à les faire respecter par leurs sous-traitants. Elles sont reprises dans la charte Relation Fournisseurs & RSE, la charte Tous partenaires en sécurité, et dans celles de GEODIS et Keolis. Le Groupe incite par ailleurs ses fournisseurs à faire évaluer leur performance RSE par des organismes tiers.

Les piliers de la maîtrise des risques RSE fournisseurs

- Identification des fournisseurs et familles d'achats les plus à risque (cartographie des risques RSE Achats)
- Engagement des fournisseurs à respecter la charte de la Relation Fournisseur & RSE
- Évaluation des tiers tout au long de la relation contractuelle
- Actions de vigilance particulière : surveillance, remédiation, audits sociaux, etc.

Cybersécurité et données personnelles

Toutes les parties prenantes du Groupe sont concernées.

La prévention du risque cyber s'appuie sur la politique générale de sécurité des systèmes d'information du groupe SNCF (PGSSI) et sur celle relative au Règlement général sur la protection des données de l'Union Européenne (RGPD).



Le Rapport Financier et de Durabilité Annuel
2025 du groupe SNCF est disponible sur :
groupe-sncf.com/fr/groupe/finances

