L'ESSENTIEL DE LA RSE

2016

La sécurité au cœur des préoccupations

Le train, un mode de transport bas carbone

Soutenir les territoires par l'insertion

SNCF

La Responsabilité Sociétale d'Entreprise, ou RSE, est la déclinaison des principes du développement durable à l'échelle de l'entreprise. Adhérer à la démarche RSE signifie que l'entreprise s'engage à mettre en œuvre, en liaison avec ses parties prenantes, une politique et des actions pour réduire leurs impacts négatifs environnementaux, mais aussi sociaux et sociétaux, afin de contribuer à l'amélioration de la société.

L'éditorial de Guillaume Pépy, Président du Directoire de SNCF 3
L'interview de Stéphane Volant, Secrétaire Général du groupe SNCF 4
L'implication du groupe SNCF dans la COP22 de Marrakech 5
Le transport ferroviaire, terrain d'innovation et de coopération internationale 6
La sécurité, préoccupation N°1 8
Voyager au meilleur prix, dans les meilleures conditions et de porte à porte 12
La biodiversité, un patrimoine, une responsabilité 18
Améliorer la qualité de l'air dans les gares et les trains 24
Changement climatique, on s'adapte 26
Combien émet-on de CO_2 quand on voyage ? 29
Energie : moins consommer, moins dépenser 30
L'eau, une ressource à préserver 33
L'innovation au service de l'efficacité et de la sobriété énergétique 34
Economie circulaire, économie d'aujourd'hui 36
Ethique, développement des territoires... la RSE SNCF sous tous les angles 38
Apprendre le train dès le plus jeune âge 40
L'insertion, un devoir, une mission 42
Emploi, les nouvelles voies du recrutement 44
Mixité, égalité professionnelle : plus performants ensemble 45
Le groupe SNCF en France et dans le monde 47
Un site pour réduire individuellement notre empreinte environnementale 50
Enquête Développement Durable : les résultats 51
La Fondation SNCF au cœur de la RSE 52
L'interview de Patrick Jeantet, Président Directeur Général de SNCF Réseau 53
Les grandes dates de la RSE SNCF 54

Le rapport RSE détaillé 2016 est disponible sur sncf.com.

Directeur de la publication : *Guillaume Pépy* • Rédaction en chef : *Karim Zéribi* • Conception – rédaction : *Info concept & Services - ICS* • Graphisme – mise en page : *Filcom* • Photo de couverture : *Patrick Messina/SNCF* • Juillet 2017

Impression : *Centre Edition La Chapelle* • Imprimé sur papier 100% recyclé certifié Imprim'Vert®

10-32-2813 / Certifié PEFC / Ce produit est issu des sources recyclées et contrôlées. / pefc-france.org

“SNCF À L’ECOUTE DE SES PARTIES PRENANTES”

ÉDITORIAL

© Bertrand Jacquot

GUILLAUME PÉPY,
Président du Directoire de SNCF, Président Directeur Général de SNCF Mobilités

Emplois, échanges économiques, développement des territoires, santé publique et protection de l’environnement, la mobilité est au cœur des grands enjeux de notre société. Notre ambition est de faire de SNCF une entreprise exemplaire et responsable, leader de la mobilité durable, au travers de nos six grands métiers en France et dans le monde. Le Groupe, avec ses filiales, assume ce rôle majeur auprès de toutes ses parties prenantes : les voyageurs (5 millions chaque jour dans le monde, transitant dans 3000 gares en France), les collectivités en charge des transports, les chargeurs, les fournisseurs...

Première exigence de tous, la sécurité est toujours notre priorité absolue, avec un effort financier et humain pour réduire les risques. Intégrant déjà la sécurité au travail des collaborateurs et des prestataires, notre démarche PRISME de management de la sécurité inclut désormais aussi l’environnement.

Présent à la COP22, SNCF a renforcé en 2016 son positionnement d’acteur dans la mise en œuvre des solutions de mobilité durable, bas carbone.

Un comité stratégique énergie et carbone définit désormais la feuille de route du Groupe à l’horizon 2025 avec l’objectif d’améliorer de 20% notre performance énergie et de 25% notre performance carbone. Une façon de renforcer les atouts environnementaux de nos solutions porte à porte et partagées pour les voyageurs, massifiées et multimodales pour les marchandises.

« Du côté des solutions », nous souhaitons partager cette dynamique, partout en France ; c’est le sens du nouveau projet d’exposition itinérante, le Train du Climat, lancé fin 2016 en partenariat avec Météo & Climat et de nombreux scientifiques, au premier rang desquels Jean Jouzel.

SNCF adhère depuis 2003 au Global Compact de l’ONU qui promeut 10 principes en matière de respect des droits de l’homme, de lutte contre la corruption, de droit du travail et de protection de l’environnement.

En 2016, SNCF renouvelle son soutien à ces principes et se maintient dans le « Club advanced » des adhérents du Global Compact.

La nouvelle charte éthique du Groupe affirme ses valeurs et les comportements de chacun qui sont liés : l’intégrité, la responsabilité, le respect des personnes, la confiance et le courage. SNCF poursuit aussi la démarche d’ouverture de ses données.

> *Faire de SNCF une entreprise exemplaire et responsable, leader de la mobilité durable*

2017 verra l’adoption d’un nouveau projet d’entreprise, suivi de la refonte de notre stratégie RSE. Dans cette optique, SNCF a lancé une grande enquête développement durable auprès de ses parties prenantes. Près de 9000 personnes (salariés des trois EPIC, voyageurs, collectivités, partenaires, associations, fournisseurs ...) ont exprimé leur opinion sur l’importance des différents enjeux RSE pour le Groupe et sur notre performance perçue.

Ce dialogue sera poursuivi dans les mois à venir. Il viendra enrichir nos actions en apportant le sens et nous orientera pour améliorer notre efficacité collective.

“SNCF EST BIEN DU CÔTÉ DES SOLUTIONS EN MATIÈRE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE”

Près de 20 ans après avoir signé la première “charte des entreprises publiques pour l’environnement”, SNCF a profondément intégré les principes du développement durable et de la responsabilité sociétale des entreprises. Des progrès restent cependant à faire. Le point avec Stéphane Volant, secrétaire général du Groupe

© Maxime Huriez

STÉPHANE VOLANT
Secrétaire Général du groupe SNCF

La dimension sociétale de la RSE est particulièrement affirmée au sein de SNCF. Quelle en est la raison ?

Elle est simple : à côté de la dimension technique du monde ferroviaire, SNCF est aussi - je devrais même dire surtout - une affaire d’hommes et de femmes compétents et engagés. Et puis, parce qu’elle est une entreprise nationale qui vit au rythme des territoires, qu’elle est sensible aux valeurs de la République, SNCF doit aussi être exemplaire dans tous les domaines qui fondent la RSE. Elle doit ainsi l’être en matière de parité homme/femme, en matière d’égalité d’accès au train pour les plus modestes et pour les personnes à mobilité réduite. Elle doit l’être enfin lorsqu’il s’agit de sensibiliser les collégiens à l’importance du service public et à la réalité des risques ferroviaires – je pense au programme Voyageur et Citoyen-, comme lorsqu’il s’agit d’offrir des emplois aux jeunes des quartiers, dans le cadre du dispositif Egalité et Compétences, ou aux décrocheurs scolaires avec le Service Militaire Volontaire.

L’ouverture à la concurrence se rapproche, notamment pour les TER. Le Développement Durable peut-il constituer un facteur différenciant au bénéfice de SNCF ?

Evidemment ! Les régions sont désormais responsables de leur bilan énergétique. Certaines souhaitent même que leur région produise plus d’énergie propre qu’elle n’en consomme, devenant ainsi des régions à « *énergie positive* ». SNCF, et notamment son activité TER, participe à ce mouvement en étant force de proposition. L’avantage concurrentiel du train est très souvent bien supérieur à celui de la voiture individuelle. Mais TER doit aussi être innovant, comme c’est le cas du TER hybride, en partenariat avec des régions et Alstom. Il y a aussi la dimension sociétale du développement durable, et, là encore, SNCF est à la pointe du combat. TER propose ainsi aux Conseils régionaux de développer encore davantage nos achats solidaires auprès du secteur adapté et protégé, de recourir à des entreprises d’insertion pour procéder à certains travaux d’entretien… L’attachement que marque ainsi SNCF à être « *du côté des solutions* » en matière de développement durable, est donc un indiscutable atout dans la concurrence qui vient. Car SNCF ce n’est pas « *que des solutions de mobilité* », mais bien une façon responsable, solidaire et même républicaine de proposer « *la vie qui va avec*. » Et ceci a de la valeur pour les régions françaises, mais aussi dans les appels d’offre auxquels SNCF répond à l’étranger.

Beaucoup voient l’avenir de la mobilité au travers des seuls véhicules autonomes, électriques et connectés. Quel est votre avis ? Quelle place pour le ferroviaire demain et après-demain ?

SNCF opère toutes les formes de mobilité pourvu qu’elles soient écologiques, économiques et sûres, et n’oppose aucun de ces modes entre eux. Bien au contraire, SNCF valorise de plus en plus sa capacité à relier chaque mode de transport à une chaîne de mobilité pour permettre au plus grand nombre de voyager de porte à porte. Parmi ces modes de transport, il y aura des véhicules autonomes et connectés, comme il y a déjà aujourd’hui des voitures et des trains électriques. Après demain comme aujourd’hui, le train à énergie électrique et peut-être même à hydrogène, prendra toute sa place au sein d’une chaîne de transports aux maillons de plus en plus variés et complémentaires. Le train a donc un bel avenir devant lui…j’en suis convaincu !

MOBILITÉ DURABLE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE AU MENU DE LA COP22

A Marrakech, le groupe SNCF était présent pour le lancement du Train du Climat au Maroc et réfléchir aux transports du futur

L'enchaînement COP21 à Paris - COP22 à Marrakech constituait une très belle opportunité pour SNCF de contribuer activement aux réflexions sur le devenir de la planète. Le Groupe a ainsi été à l'initiative de deux évènements : la conférence « Financement climat et mobilité durable » (voir encadré ci-dessous) qui a réuni plus de 150 participants, et la conférence sur les grands projets ferroviaires au service du climat et du développement durable, organisée à bord du Train du Climat marocain, conçu sur le modèle du Train du Climat qui avait sillonné la France fin 2015. Ouverte par Alain Quinet, directeur général de SNCF Réseau, cette rencontre a montré la forte prise en compte des questions environnementales dans la conception des projets, tant en France qu'au Maroc, sur la base d'une vraie concertation avec les parties prenantes.

© DR

La présence de SNCF à cette COP22 a également permis de porter plusieurs messages forts, comme l'impératif de prendre davantage en compte les questions de mobilité en matière de climat, et notamment de financements climat. Le transport pèse environ le cinquième des émissions et cette part va croissante avec le développement de nombreux pays du sud. D'où le rôle clé du transport collectif, notamment ferroviaire, pour progresser vers une mobilité durable. Car beaucoup d'acteurs restent fascinés par les progrès technologiques de l'automobile mais la densité des villes du sud et le faible revenu de leurs habitants nécessitent déjà et nécessiteront de plus en plus de privilégier le mass transit. A Marrakech, les experts de SNCF ont d'ailleurs insisté sur l'importance du triptyque « avoid shift improve »[1], développé par l'Union Internationale des Transports Publics, qui hiérarchise les priorités : d'abord éviter les déplacements inutiles, subis, en aménageant les villes, en promouvant le télétravail notamment. Ensuite, changer de mode pour aller vers les moins émissifs comme le train, mais aussi le vélo, trop peu présent dans les réflexions. Et enfin, améliorer chaque mode de transport par l'innovation, notamment technologique. C'est en tout cas la volonté réaffirmée de SNCF, désormais acteur reconnu sur la scène internationale de la mobilité durable bas carbone.

[1] : Littéralement « éviter, remplacer, améliorer ». Une approche qui vise à ne plus répondre systématiquement à une augmentation du trafic routier par une extension des infrastructures.

Promouvoir et financer la mobilité durable

Une conférence organisée par SNCF à Marrakech

Le bilan carbone des choix d'urbanisme et de mobilité, la planification et le financement de la ville durable et les outils de financement étaient les thèmes principaux développés lors de la conférence « Financements, climat et mobilité durable », organisée par SNCF, ONCF, UIC, UITP, I4CE, CODATU et IPEMED sur le site de la COP22, à Marrakech. L'objectif de cet événement était de promouvoir une mobilité accessible à tous, innovante, sobre en carbone et génératrice de développement. Il s'agissait aussi de réfléchir ensemble à l'attribution d'une partie des 100 milliards de dollars par an promis par les pays du nord pour permettre aux pays du sud de mettre en place des actions d'atténuation et d'adaptation aux conséquences du changement climatique, notamment dans le domaine des transports.

LE TRAIN DU FUTUR SERA MOINS GOURMAND ET PLUS RAPIDE

Des études préliminaires l'ont démontré : environ 30% de l'énergie de traction consommée par les TER part sous forme de chaleur dans les systèmes de freinage. Des solutions d'hybridation et de récupération d'énergie au freinage ont ainsi été étudiées, avec en ligne de mire un gain de 20% sur les consommations d'énergie et des coûts de maintenance minorés. Un système d'hybridation des rames Régiolis a été mis au point en collaboration avec Alstom et proposé aux régions qui en possèdent, pour expérimenter et, le cas échéant, valider cette technologie. Les premiers tests en service sont prévus pour 2019. Les avantages de ce TER hybride sont multiples : moins d'émissions de gaz à effet de serre, moins de bruit, moins de pollution...

Pour un futur plus lointain, le groupe SNCF s'intéresse à des technologies plus innovantes, comme l'Hyperloop. Cet engin présenté comme le train du futur a été imaginé par une start-up californienne dans laquelle SNCF a investi. L'Hyperloop, se présente sous la forme d'un ensemble de capsules sur coussin d'air circulant dans un tube à basse pression. Sa propulsion, de type électromagnétique, est assurée par des moteurs à induction alimentés par énergie solaire. Ce nouveau mode de transport est théoriquement capable de circuler à plus de 1000 km/h dans son tube. La vitesse n'est pas le seul atout de cet engin, qui consomme très peu d'énergie pour se propulser et n'émet aucun polluant. Dans l'absolu, il pourrait même avoir un bilan positif si les tubes où il circule étaient équipés de panneaux solaires. Depuis son entrée dans le projet, SNCF aide le consortium à l'analyse des processus de certification auprès des gouvernements et législateurs.

Dans la même veine, un important programme de recherche s'est poursuivi en 2016 dans le cadre du projet de renouveau technologique Tech4rail. Ce programme porte sur les technologies de stockage et les nouveaux vecteurs d'énergie comme l'hydrogène, qui pourrait constituer une alternative au diesel.

LES TRAINS FRANCE-CHINE, ÇA EXISTE !

A partir de la desserte ferroviaire quotidienne entre Wuhan (Chine) et Duisbourg (Allemagne), notre filiale Geodis a ouvert en juin 2016 une desserte France-Chine, pour répondre aux besoins d'un client du secteur textile. Le trajet s'effectue entre Wuhan, dans la province du Hubei, et Lyon, ce qui représente 11 300 km, ou 18 jours de voyage. Une solution qui permet de considérables gains environnementaux, le mode ferroviaire émettant en moyenne 12 fois moins que l'avion sur le même parcours.

SNCF AVEC SCIENCE BASED TARGETS

Dans le droit fil des engagements pris lors de la COP21, fin 2015, une année également marquée par la publication du bilan de ses émissions de gaz à effet de serre, SNCF a rejoint en 2016 le groupe Science Based Targets [1]. Cette initiative assiste les entreprises dans la définition de leur stratégie industrielle vers un modèle de croissance compatible avec un monde vivable, en utilisant des méthodes fondées sur la connaissance scientifique. Initiée par le Carbone Disclosure Project (CDP), le World Wildlife Fund (WWF), le World Resources Institute (WRI) et le United Nations Global Compact, l'initiative Science Based Targets ambitionne que ces méthodes s'imposent à toute la planète.

SNCF est accompagnée par le WWF, aussi bien dans l'évaluation de ses objectifs actuels et de leur compatibilité avec l'Initiative Science Based Targets, que dans la définition d'un objectif adéquat, si cela s'avérait nécessaire pour aligner les actions et engagements de SNCF avec l'objectif 2°C de l'Accord de Paris sur le climat.

(1) : Littéralement « objectifs basés sur la science »

© Alfred Cromback / SNCF

GEODIS DESSINE L'AVENIR DE LA LOGISTIQUE À PARIS, SHANGAI ET MEXICO

En réponse aux défis environnementaux soulevés par la logistique en milieu urbain, la filiale Geodis a constitué un groupe de travail baptisé « Megacities », qui a élaboré ces trois dernières années une offre logistique durable pour le centre-ville des mégalopoles. Cette offre comprend du conseil en mobilité urbaine pour les prescripteurs, les institutionnels et les autorités ; l'étude des solutions techniques les plus adaptées à l'environnement, y compris règlementaire ; ainsi que la création et la gestion de centres de consolidation urbains, qui permettent de mutualiser les flux de plusieurs prestataires sur une plateforme de proximité avant livraison finale. Trois mégalopoles-pilotes ont été choisies pour initier des projets de ce type, Paris, Shanghai et Mexico.

DES OBLIGATIONS « VERTES » POUR LA MODERNISATION DU RÉSEAU

Pour financer la modernisation des voies et des infrastructures, SNCF Réseau a lancé fin 2016 la première émission publique de « Green Bonds », pour un montant de 900 millions d'euros à 15 ans. Très bien accueillie par le marché, cette offre a permis à SNCF Réseau de se diversifier auprès d'investisseurs socialement responsables, qui ont représenté 62 % des acquéreurs. Avec cette émission obligataire, SNCF Réseau est devenu le premier gestionnaire d'infrastructures ferroviaires au monde à émettre un Green Bond et la première entreprise du secteur des transports à le faire en Europe. L'offre bénéficie de l'accréditation Green Bond Principles, délivrée par l'agence de notation extra-financière Oekom Research, et de la certification Climate Bond Initiative. SNCF Réseau est l'un des tout premiers émetteurs à bénéficier de cette double certification.

UN INSTITUT FRANCO-MAROCAIN DE FORMATION FERROVIAIRE

Fruit du partenariat entre SNCF et l'ONCF, l'Institut de Formation Ferroviaire (IFF) a ouvert ses portes le 30 mars 2016 à Rabat.
Détenu à parts égales par les deux entreprises, l'IFF permettra de former près de 200 stagiaires par semaine, Français et Marocains, aux métiers du ferroviaire. Cette ouverture s'inscrit dans le projet d'accompagnement de l'ONCF, qui porte notamment sur la modernisation de son réseau et la construction d'une LGV entre Tanger et Casablanca, premier projet de ligne à grande vitesse d'Afrique occidentale.

LA SÉCURITÉ, UNE PRÉOCCUPATION

La confiance de tous dans le système ferroviaire repose avant tout sur un très haut niveau de sécurité. SNCF y travaille tous les jours, dans tous les établissements et pour toutes ses composantes

La sécurité des clients, des riverains, des collaborateurs et des biens reste la première préoccupation de SNCF et ses performances dans ce domaine demeurent sous le feu des projecteurs. Plus encore depuis le lancement, en 2015, du programme Excellence Sécurité PRISME, avec l'objectif de consolider la culture sécurité de toute l'entreprise et devenir une référence internationale en la matière. Au cours de l'année 2016, le management des risques, dans le cadre général de la sécurité ferroviaire, s'est élargi au risque environnemental. Sa gestion sera désormais intégrée à la politique générale de sécurité du Groupe.

Ces derniers mois, l'accent a également été mis sur les Facteurs Organisationnels et Humains (FOH), qui ont joué un rôle majeur dans de nombreux incidents et accidents survenus ces dernières années. Plus de 2800 managers ont ainsi été formés à la démarche juste & équitable, qui doit créer un climat de confiance et conduire les agents à ne plus taire un écart de sécurité qu'ils auraient commis par peur de sanctions. Libérer la parole, agir et progresser ensemble : c'est l'ambition de ce dispositif, qui propose aux managers une méthodologie et des outils pour les aider à prendre la décision appropriée à chaque situation, avec pour objectif principal d'éviter que l'écart ne se reproduise.

Quand on fait circuler des dizaines de milliers de trains chaque année, la sécurité dépend aussi de la qualité et de la fiabilité des infrastructures, des voies et ouvrages d'art. L'effort

© DR / SNCF

QUOTIDIENNE

de renouvellement engagé en 2008 s'est évidemment poursuivi en 2016. L'investissement est considérable : plus de 5 milliards d'euros pour la maintenance et le développement du réseau. Sur l'année 2016, cela a nécessité l'ouverture de quelque 1500 chantiers en France, réalisés pour moitié de nuit, malgré un contexte rendu difficile par les inondations, les grèves et les attentats survenus au 1er semestre.
Cet effort se poursuivra en 2017, avec d'autres investissements dans la surveillance et la maintenance du réseau. L'objectif de l'année est de voir le nombre d'événements de sécurité remarquables (ESR) reculer d'au moins 10% par rapport à 2016 et jusqu'à 30% dans les domaines où le nombre d'ESR a stagné voire progressé en 2016 par rapport à 2015.

PRISME : le programme de transformation de l'entreprise portant la politique générale Sécurité autour de 6 axes

P — Proactifs

Développer les comportements **Proactifs** : apprendre des erreurs et des problèmes

R — Risques

Installer le management par les **Risques** : anticiper, identifier et prioriser les actions

I — Interfaces

Maîtriser les **Interfaces** : lutter contre le cloisonnement et mieux coopérer

S — Simplification

Simplifier les procédures et les modes de fonctionnement : les adapter aux réalités du terrain pour plus d'efficacité

M — Management

Créer les conditions **Managériales** pour l'engagement de tous : réduire au maximum le risque d'un accident

E — Équipements

Se doter d'**Équipements** innovants : apporter à tous des moyens modernes, un réseau et un environnement de travail sécurisés

© DR / SNCF

ENTRETIEN

PATRICK AUVRÈLE

Directeur Sécurité Système

Deux ans après le lancement du programme PRISME, qui vise l'excellence sécurité pour tout le groupe SNCF, où en est-on de sa mise en œuvre ? Le point avec le directeur Sécurité Système, Patrick Auvrèle

PRISME est le programme qui doit amener le groupe SNCF à l'excellence sécurité. Quel est son périmètre ?

Il englobe la sécurité des circulations, des clients, des personnels et également de l'environnement pour tous les métiers de l'ensemble du Groupe. L'ambition, c'est d'atteindre ce niveau d'excellence par la transformation du management de la sécurité. Nous sommes allés voir partout pour nous inspirer des meilleures pratiques mises en oeuvre par les meilleures entreprises dans les pays qui obtiennent les meilleurs résultats en la matière. En comparant avec les nôtres, nous voyons notre marge de progrès ; le chemin qui reste à parcourir pour nous améliorer et remonter dans les classements. Il n'y a aucune raison de ne pas réussir, quand on voit les très bonnes références d'entreprises comme Lafarge, Total ou Arkema, qui gèrent pourtant des activités à haut risque.

> *Une culture qui doit être partagée par tous*

De quelle façon PRISME permet-il d'améliorer la culture sécurité au sein du Groupe ?

C'est un programme, une démarche entièrement tournée vers la culture sécurité et qui concerne l'ensemble des personnels du groupe SNCF. L'effort très important que représente PRISME doit aboutir à ce que, justement, la culture sécurité soit partagée par tous, à tous les moments de la vie de l'entreprise. La démarche vise à assurer un pilotage par les risques de la sécurité à tous les échelons. Nous devons apprendre à détecter toutes les erreurs et à y remédier. C'est en ayant constamment à l'esprit ces bonnes pratiques, ces bons réflexes, que l'on progressera. D'autres y sont arrivés, comme la Grande-Bretagne. Elle est aujourd'hui parmi les 3 réseaux les plus performants en termes de sécurité ferroviaire, alors qu'elle était très déficiente il y a seulement 15 ans. Ce qui a été possible outre-Manche est possible en France.

Quelles ont été les étapes marquantes de la mise en œuvre du programme en 2016 ?

Un très gros programme de formation sur les facteurs organisationnels et humains dans la gestion de la sécurité a été mis en place ; il a concerné 2800 managers. En juillet, une nouvelle charte sur la politique générale de sécurité de l'entreprise a été signée. Elle représente un engagement fort. Tout comme le Train de la Sécurité, qui fait étapes dans 25 villes du pays pour porter le message et informer les personnels. En 2016, nous avons également déployé un vaste programme de simplification de toute la documentation et des procédures de sécurité, pour plus d'efficacité, nous avons créé une Web TV dédiée à la sécurité à l'intention des salariés. Ils peuvent y retrouver des informations utiles en permanence.

TROIS OUTILS POUR ÉCHANGER ET SAVOIR

Parce que la sécurité doit être un réflexe pour les salariés de SNCF, trois outils existent pour leur faciliter la vie et l'accès à l'information. Il s'agit d'abord de Yammer, réseau social interne accessible via l'intranet. Chaque salarié peut s'y exprimer en temps réel sur les sujets de sécurité et alimenter la base de données du programme PRISME avec des propositions de bonnes pratiques. Il s'agit ensuite de Sécurité TV, une Web TV en libre accès lancée à l'origine par SNCF Réseau et ouverte en 2016 à l'ensemble du Groupe Public Ferroviaire. Elle permet de partager les bonnes pratiques de sécurité, de visionner et de télécharger des vidéos. Il s'agit enfin de Canal Sécurité, un portail mis en place dès 2015 par l'inspecteur général Sécurité pour faciliter la remontée d'informations en provenance des acteurs de terrain. Ils ont la possibilité de s'y exprimer librement sur les questions liées de près ou de loin à la sécurité. La confidentialité des échanges est garantie, tout comme l'absence de conséquences pour ceux qui s'y expriment. Canal Sécurité a reçu plus de 500 messages en moins de 2 ans.

Marches exploratoires contre l'insécurité des femmes dans les transports

Fin 2014, l'Etat a lancé un groupe de travail sur les violences faites aux femmes dans les transports. Il était chargé de mettre en place un plan de prévention et de lutte contre les violences sexistes. SNCF a donc entamé une réflexion avec ses clientes autour des procédures nouvelles. Avec elles, SNCF a ainsi testé le principe des marches exploratoires, véritables diagnostics de terrain pour identifier les aménagements à l'origine du sentiment d'insécurité et y remédier. Réalisées dans un premier temps en Île-de-France, ces marches se sont généralisées à l'ensemble du territoire. À ce jour, 110 villes ont manifesté leur intérêt et plus de 250 femmes y ont participé dans 24 villes, dont 12 en Île-de-France. De nouvelles marches exploratoires sont programmées d'ici la fin de l'année 2017.

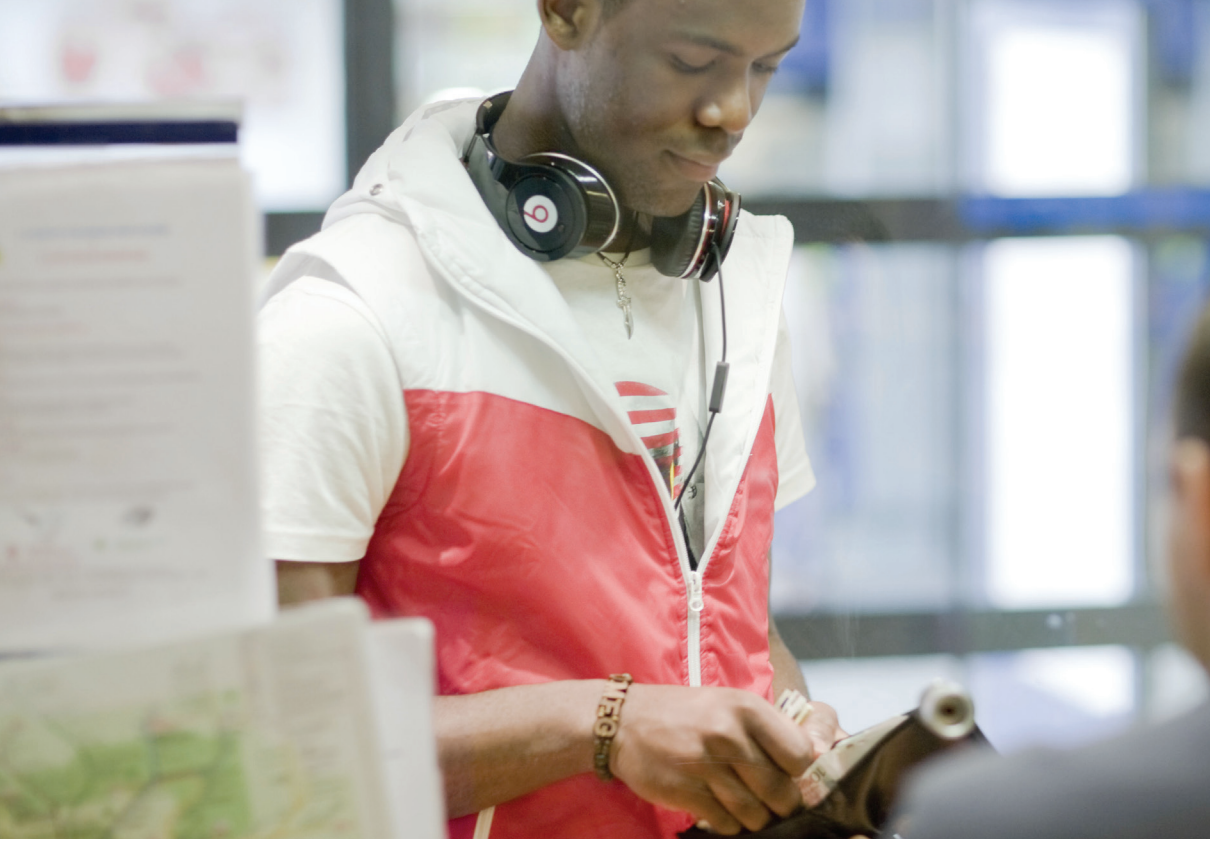
© Fred de Gasquet / SNCF

LES LEÇONS DE L'APRÈS ECKWERSHEIM

À la suite de l'accident d'Eckwersheim, le 14 novembre 2015, le Directoire de SNCF a pris trois mesures de nature à empêcher tout nouvel accident de ce type. Les dirigeants de proximité avaient ainsi été déchargés d'une partie de leurs attributions administratives et techniques, afin de consacrer l'essentiel de leur temps à l'encadrement des opérateurs. Dans le même ordre d'idées, la dimension sécurité a été priorisée dans les objectifs assignés aux dirigeants. Son évaluation intègre désormais une composante renforcée dans ce domaine. Consigne a été donnée pour que les échanges entre les différents protagonistes impliqués dans un événement de sécurité remarquable (ESR) aient lieu au plus vite, sous l'autorité du directeur général Sécurité. Des évolutions immédiatement adoptées en interne, puisque le délai moyen d'échange constaté en 2016 a toujours été inférieur à quatre jours après un ESR. Les dirigeants concernés par le renforcement des exigences en la matière ont joué le jeu, avec une durée constatée de présence sur le terrain stable en 2016, mais avec une part de leur temps supérieure consacrée aux questions de sécurité.

Un directeur Sécurité pour tout le Groupe Public Ferroviaire

Un poste de directeur général délégué Sécurité du Groupe Public Ferroviaire a été créé en janvier 2016 dans le but de simplifier et d'unifier le pilotage des questions de sécurité pour l'ensemble du GPF. Il est en prise directe avec le Directoire et les présidents des deux EPIC. Dans le même objectif, un poste d'inspecteur général de la sécurité a été confié au général Frédéric Castay. Rattaché directement à la présidence, il a pour mission de vérifier les pratiques en matière de sécurité et a également une fonction de lanceur d'alerte, hors hiérarchie, à l'écoute de l'entreprise sur les questions de sécurité.



VOYAGER LOIN, VITE ET PAS CHER

Les nouvelles offres tarifaires ont permis de proposer près d'un billet sur cinq à petit prix en 2016. Une première étape vers une gamme de tarifs plus étendue et mieux adaptée aux nouveaux usages

Offrir au plus grand nombre une solution abordable pour se déplacer : c'est l'ambition que s'était fixée SNCF pour satisfaire ses clients et en conquérir de nouveaux en 2016. Qu'ils voyagent pour leur plaisir ou pour travailler, qu'ils traversent tout le pays une fois par an ou parcourent seulement quelques dizaines de kilomètres tous les jours, les Français estimaient ces dernières années que les prix pratiqués par SNCF étaient trop élevés pour leur porte-monnaie. D'où l'offre tarifaire nouvelle dévoilée fin 2015, qui repose sur trois gammes distinctes : le TGV, produit premium qui permet de voyager vite avec un haut niveau de service ; l'ensemble TER/INTERCITÉS pour les déplacements courts du quotidien et les trajets plus longs à prix accessibles et, enfin, la gamme #OUI, véritable Low Cost by SNCF, pour bouger pas cher à grande vitesse avec Ouigo, ou encore moins cher sur la route avec Ouibus.

> *Proposer des solutions pour tous, partout et en toute confiance*

L'ambition de ces nouvelles offres était de répondre à la diversité des

© Letizia Le Fur / SNCF

100% Éco, les INTERCITÉS pour tous

Très appréciée de ses plus fidèles clients, l'offre 100% Éco sur les trains INTERCITÉS s'est encore enrichie en 2016, avec des circulations supplémentaires le lundi et le vendredi sur Paris-Bordeaux. Lancée en 2010 entre Paris et Toulouse, cette offre permet de voyager à partir de 15 € le billet en 2e classe et 22 € en 1re, également vers Bordeaux, Nantes et Strasbourg. Ces trains Éco possèdent une tarification propre avec 100% des trains accessibles au tarif Prem's.

© Matthieu Raffard / SNCF

DE PORTE À PORTE

besoins et intégrer les nouveaux usages dans les offres. Un peu plus d'un an après leur lancement, elles ont conquis un large public et rempli leurs objectifs. À titre d'exemple, on notera que plus de 3 millions de voyageurs ont bénéficié du programme de fidélité sur TGV ; que l'offre Ouigo s'est étendue vers l'ouest et le nord, desservant 8 nouvelles gares et offrant plus de 6 millions de voyages à partir de 10 euros ; que 3 millions de voyageurs ont emprunté un Ouibus dans l'année avec des billets longue distance à partir de 9 euros et que 26% des billets INTERCITÉS – et 19% des billets TGV - ont été mis en vente à petits prix sur l'année 2016.

À l'occasion du lancement de ces nouvelles offres, le président de SNCF, Guillaume Pépy, souhaitait "*proposer des solutions pour tous, partout et en toute confiance.*" Aujourd'hui, ces solutions existent.

Les retards mieux indemnisés

Depuis le 1er décembre 2016, SNCF indemnise les voyageurs des lignes TGV – Ouigo compris – et INTERCITÉS qui subissent un retard de 30 minutes ou plus. Cette indemnisation s'applique quelle que soit l'origine du retard (conditions météos, problèmes sur les voies, colis suspect… etc.) et la compensation varie de 25 à 75 % selon la durée du retard. À noter que ce service va au-delà de la norme européenne en matière d'indemnisation des retards.

© Patrick Messina / SNCF

FORFAIT MOBILITÉ ÉTUDIANT POUR MAÎTRISER SES DÉPENSES

Accessible dans 26 villes universitaires

Lancé à titre expérimental sur le campus de Rennes en 2014, le Forfait Mobilité à destination des étudiants s'est depuis étendu à 26 villes universitaires. En théorie, il couvre ainsi 75% de la population étudiante et recueille, pour 2016, un taux de satisfaction de 83%. Construits dans chaque ville avec les collectivités locales et territoriales responsables de l'offre TER, bus urbains et inter-urbains, voire avec les sociétés de taxis et les loueurs de vélos électriques, ces forfaits ont trouvé leur public. Plus de 6000 ont été vendus à la dernière rentrée universitaire et le site de vente de ces forfaits a enregistré plus de 250 000 visiteurs uniques sur la période. À Rennes, où l'offre commence à être connue, la demande a été multipliée par 18 entre la rentrée 2014 et la rentrée 2016.

L'objectif de ces offres forfaitaires est non seulement de permettre aux étudiants de se déplacer à des prix compatibles avec leur budget, mais aussi de lutter contre l'autosolisme, qui encombre les routes, contribue lourdement à la pollution atmosphérique, aux émissions de gaz à effet de serre et pèse sur le porte-monnaie des étudiants.

© DR / Patrick Lazic

Izy, le Thalys facile à petit prix

Paris-Bruxelles en Thalys à partir de 19 €, c'est possible avec Izy, le train vert de Thalys qui relie les deux capitales en 2 heures 30. Lancée en 2016, cette offre low cost, permet au voyageur de choisir son tarif en fonction de ses propres exigences en termes de confort et de services. Des tarifs particuliers sont également prévus pour les enfants et les personnes à mobilité réduite.

LA MOBILITÉ PARTAGÉE PREND SON ESSOR

Le programme Porte à Porte de SNCF, qui mobilise tous les modes de déplacement, connaît un succès grandissant

Avec déjà 15% du total des déplacements, le marché de la mobilité partagée devrait doubler d'ici 2020. Que ce soit en transport en commun, en covoiturage, en autopartage ou en vélo libre service, ces modes représenteront alors 30% du total des déplacements.
Un marché d'avenir sur lequel SNCF a donc choisi de s'impliquer et d'investir, avec notamment son programme Porte à Porte, qui propose des solutions complémentaires à son offre ferroviaire et routière. L'idée, c'est que chaque client qui le souhaite obtienne une réponse individualisée et adaptée à ses besoins en déplacements.
L'application SNCF est là pour l'y aider. Elle permet de construire son voyage de bout en bout, avant, pendant et après le train. Un outil largement développé avec les clients, qui répond à une demande forte de leur part : se simplifier la vie et l'information avec une seule application. Celle-ci connait d'ailleurs un réel succès d'audience, avec plus de 21 millions de visites mensuelles en 2016.
Au cours de l'année écoulée, elle s'est sensiblement enrichie, avec la constitution d'un portefeuille d'offres de nouvelles mobilités. Ces services sont désormais disponibles pour 70% de la population française.

Keolis fidélise

La filiale Keolis a signé en 2016 un partenariat avec la société Transway, qui propose aux filiales du Groupe un programme de fidélisation pour ses clients voyageurs. Lancé à Bordeaux, il incite les clients à utiliser des modes alternatifs à la voiture individuelle, y compris le vélo et la marche à pied.

LE FRET AUSSI

SNCF Logistics, la branche marchandises du groupe SNCF, propose elle aussi des solutions Porte à Porte à ses clients, en intégrant les différents modes d'acheminement à son offre de transport. Outre le ferroviaire, ces offres combinent en effet le maritime, l'aérien et le routier pour toujours proposer le meilleur service au meilleur prix.

Un titre pour voyager partout, tout le temps

Voyager partout en France et en Europe, par tous les moyens et n'avoir sur soi qu'un seul titre de transport : c'est ce que compte proposer Wizway Solutions, une co-entreprise fondée en décembre 2015 par SNCF, Gemalto, Orange et la RATP. Annoncée courant 2016, cette évolution est rendue possible par la technologie NFC (pour Near Field Communication), une puce minuscule qui permet l'échange de données à faible distance sans contact. L'idée, c'est de permettre au voyageur d'acheter un billet virtuel avec son smartphone et de l'utiliser pour prendre le métro, le train, le bus, le taxi… sans avoir à racheter quoi que ce soit en cours de route.

iDVROOM marie voyageurs et covoitureurs

Plateforme nationale de mise en relation conducteurs/utilisateurs pour des trajets occasionnels ou réguliers, iDVROOM est aujourd'hui le leader du covoiturage du quotidien sur courte distance – 35 km en moyenne. Complémentaire au train, il facilite l'accès aux gares et offre des places de stationnement réservées aux voitures IDVROOM dans 84 gares du réseau Transilien et dans plusieurs dizaines d'autres gares, ailleurs en France. En cas de travaux ou de perturbations imprévues sur le trajet, le service permet aussi une véritable alternative. Une offre iDVROOM BtoB a même été développée avec 150 partenaires[1] pour les parcours domicile/travail. Toujours pour les pros, mentionnons également la ligne de covoiturage POP and Vroom, destinée aux personnes empruntant quotidiennement le même axe autoroutier, et qui s'utilise comme un transport en commun, avec des points de rendez-vous identifiés le long de la ligne.

(1) : EDF, L'Oréal, Crédit Agricole, Safran, Euralille, Caisse d'Epargne, CAPGEMINI, Université de Rennes, Orange, CHU de Limoges…

© Géronimo Potier

AVEC ACCÈS PLUS, C'EST PLUS FACILE

© Fred de Gasquet

Le service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement jusqu'à la place dans le train continue sa progression. Proposé dans 360 gares du territoire national, il a enregistré 6% de prestations associées supplémentaires en 2016 par rapport à 2015 et une forte croissance de l'international, avec plus de 10 000 prestations d'assistance sur l'année.

Les clients TER à mobilité réduite bénéficient également de ce service dans un peu moins de la moitié des régions - 9 sur 21 avant leur regroupement en 13 entités nouvelles. Au total, 294 gares régionales proposaient ce service en 2016, contre seulement 208 en 2015. Idem sur le réseau Transilien, où le contrat liant le Syndicat des Transport d'Île-de-France (STIF) et SNCF a permis d'étendre le service Accès Plus Transilien à 256 gares supplémentaires. En 2016, il était proposé dans les 385 gares et points d'arrêt d'Île-de-France, soit presque 60 de plus qu'en 2015.

Alléger le handicap par le numérique

Deux partenariats ont été formalisés par SNCF à l'occasion du 2e Forum Access Solutions, organisé en marge de la journée mondiale pour les personnes handicapées et de la 30ème édition du Téléthon, en décembre 2016. Ces accords ont été conclus avec Wheeliz et Roger Voice. Le premier propose de la location de voitures aménagées entre particuliers et le deuxième une application qui permet aux malentendants de téléphoner. Les deux solutions sont proposées aux clients via voyages-sncf.com.

SNCF décroche le label Accessiweb

Le site accessibilite.sncf.com a obtenu en 2016 le label Accessiweb niveau Argent. Il répond ainsi aux exigences du référentiel général de l'accessibilité des administrations (RGAA 3.0), tout comme l'appli SNCF, elle aussi déjà 100% accessible. Ce sera également le cas du site sncf.com, dont la refonte a débuté avec des tests réalisés auprès des salariés handicapés et des représentants des associations partenaires. La mise en ligne du nouveau site est programmée pour le dernier trimestre 2017.

© Matthieu Raffard / SNCF

Les TGV Euro Duplex "Océane"

Avec le lancement de deux nouvelles lignes à grande vitesse TGV l'Océane et TGV Bretagne, une nouvelle version du TGV Euro Duplex a été mise en circulation. Elle comporte deux espaces utilisateur de fauteuil roulant en 1re classe, une tablette, des connections et des interrupteurs faciles à utiliser ; un système d'information voyageur extérieur audible avec la télécommande universelle, un éclairage individuel plus facile d'accès, un bouton d'appel pour prévenir le Chef de Bord si nécessaire.

© Fred de Gasquet

TOUJOURS PLUS DE GARES ACCESSIBLES À TOUS

160

C'est le nombre de gares nationales qui doivent être mises en accessibilité d'ici 2024.

Près de 900 M€ seront nécessaires pour rendre accessibles les gares et les trains à tous

Depuis la loi de 2005 sur le handicap, l'accessibilité est inscrite dans la stratégie du groupe SNCF, afin d'assurer le libre accès aux gares et aux trains pour l'ensemble des voyageurs, y compris les personnes à mobilité réduite. En 2015, une nouvelle étape a été franchie dans ce domaine, avec deux décisions importantes : la création, en juillet, d'une Direction de l'Accessibilité du groupe SNCF et le dépôt, en septembre, d'un nouveau schéma directeur national Ad'AP auprès du ministre des Transports. Ce schéma prévoit la mise en accessibilité de 160 gares nationales d'ici 2024, pour un montant de 900 M€. En complément, de nouveaux Ad 'AP seront mis en place dans chaque région sur la même période pour couvrir tout le territoire.

Chargée d'élaborer la politique globale d'accessibilité et de suivre sa mise en œuvre à tous les échelons du Groupe Public Ferroviaire, la Direction de l'Accessibilité fonde son travail sur l'écoute et l'échange avec les associations représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite. En 2016, un nouveau protocole de concertation a ainsi été signé avec neuf associations nationales partenaires, dix ans après un premier accord qui avait permis d'instaurer un dialogue constructif. Une volonté renouvelée qui s'est traduite, en 2016, par l'organisation de huit comités techniques d'accessibilité, d'une quinzaine de tests de matériels, d'équipements ou d'applications, ainsi que deux conseils consultatifs des personnes handicapées, présidés par le secrétaire général du groupe SNCF, Stéphane Volant.

RUCHES, JARDINS, REFUGES…

Les emprises affectées aux activités tertiaires de SNCF sont également impliquées dans les projets dotés d'une dimension biodiversité. Trois axes ont été retenus : l'hébergement d'apiculteurs locaux sur les périmètres hospitaliers, la création de jardins potagers ou récréatifs participatifs et l'installation de refuges pour animaux sur les emprises où cela est à la fois possible et utile. Un travail de recensement est en cours pour définir les sites les plus adaptés à ces trois idées.

Egalement en cours, la mobilisation des salariés pour l'installation et le suivi des sites qui seront retenus. Un programme de formation/sensibilisation à l'apiculture leur sera proposé dans le cadre du deuxième projet. On notera qu'un premier projet de cette nature s'est concrétisé en 2016 : deux ruches ont été installées sur le toit du centre d'édition de SNCF. Les salariés qui y travaillent n'ignorent plus rien de la vie secrète de nos petits insectes pollinisateurs.

Récolte de graines sauvages à Coudray-Monceaux (91) sur la ligne D

© DR

Prairies fleuries sur la ligne D

Expérimentées sur la ligne D du RER depuis l'automne 2014, les prairies fleuries préfigurent sans doute les nouveaux modes d'entretien de la végétation et leur impact sur l'esthétique des gares. En 4 ans, de nombreuses prairies fleuries essentiellement composées de plantes locales ont été déployées le long de la ligne. Dans certaines gares, des hôtels à insectes ont été installés dans le cadre de chantiers d'insertion. Celle de Villeneuve-Saint-Georges accueille même des nichoirs à oiseaux. Un herbier a également été réalisé le long de la ligne D avec la collaboration des salariés qui y travaillent. L'objectif est de faire connaître le patrimoine naturel de la ligne.

Dans certains secteurs, des passages pour faciliter le déplacement des petits et des grands animaux sont aménagés au dessus des voies, rétablissant ainsi une continuité écologique.

© Photo Lab Services Baumes Les Dames

PRÉSERVER LA BIODIVERSITÉ

Le long des voies ou près des gares, SNCF gère des milliers d'hectares d'espaces naturels qui contribuent à la biodiversité

Avec son réseau, ses gares, ses bâtiments techniques et administratifs, SNCF a pour principaux voisins tous les écosystèmes où ses clients et ses salariés évoluent quand ils se déplacent et qu'ils travaillent. En tenir compte et les préserver fait désormais partie des missions de l'entreprise, qui interroge depuis plusieurs années sa façon de protéger et d'entretenir ses espaces naturels en respectant la biodiversité. Un engagement fort a été pris par SNCF Réseau pour atteindre le bon état écologique des milieux aquatiques et préserver - ou restaurer - la continuité écologique des cours d'eau, particulièrement au niveau des ouvrages hydrauliques. Avec 30 000 km de voies, les emprises du réseau ferré national sont si vastes que l'entretien courant du linéaire naturel, de part et d'autre des voies, nécessite une démarche de type industriel. Mais cela n'empêche pas l'entreprise de réfléchir constamment à l'évolution de ses pratiques, notamment à la meilleure façon de limiter l'emploi des produits phytosanitaires, avec l'objectif de les supprimer totalement. Cela ne l'empêche pas non plus de confier une partie de ces tâches à des chantiers d'insertion très au fait des questions de biodiversité, même s'ils ne peuvent pas se substituer à l'ensemble du dispositif.

> *« Atteindre le bon état écologique des milieux*

Dans le même ordre d'idées, SNCF travaille depuis plusieurs années à mieux connaître le rôle de ses différentes emprises sur la biodiversité, toujours dans le but de faire progresser ses pratiques, d'être exemplaire dans ses choix d'usages et son professionnalisme. Différentes actions ou expérimentations sont conduites régulièrement, en collaboration avec des associations, pour rester dans le mouvement et ne rien figer.

© Laurent Villeret / Dolce Vita

ENTRETIEN

NATHALIE VINCIGUERRA

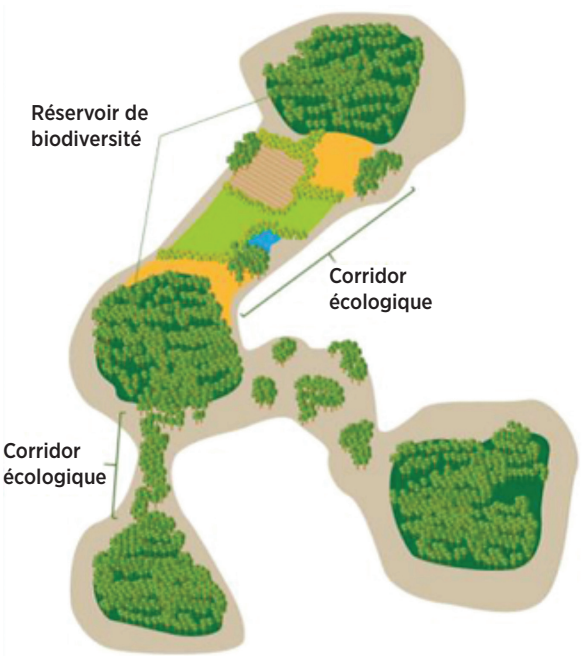
Chef du Centre de compétences en développement durable – SNCF Réseau Île-de-France

Nathalie Vinciguerra dirige le Centre de compétences en développement durable de SNCF Réseau Île-de-France. A ce titre, elle intervient sur les opérations de préservation, de restauration et de valorisation de la biodiversité le long des voies. Explications

Qu'entend-on par « continuités écologiques » sur des emprises ferroviaires ?

Les trames vertes et bleues représentent les lieux de vie et de circulation des espèces animales et végétales. Elles sont constituées, d'une part de réservoirs de biodiversité, c'est-à-dire d'espaces naturels ou semi-naturels qui abritent des espèces animales et végétales et assurent leur préservation ; d'autre part de corridors écologiques, des liaisons qui permettent le déplacement des espèces entre plusieurs réservoirs de biodiversité. Le réseau ferré peut jouer à la fois un rôle de corridor écologique longitudinal au niveau de ces dépendances vertes. Il peut aussi être un élément dit « fragmentant » pour les continuités écologiques transversales, en constituant une barrière infranchissable pour certaines espèces.

> *Le réseau ferré, un vecteur d'opportunités pour la biodiversité*



Pourquoi ces continuités préoccupent-elles le groupe SNCF ?

Dans le cadre de sa politique de renforcement de la biodiversité en Île-de-France et des évolutions réglementaires en la matière, SNCF Réseau a engagé une démarche avec l'objectif de valoriser les potentialités du réseau ferré francilien, tout en luttant contre les discontinuités écologiques. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du programme d'investissement pour la mise en conformité du réseau francilien.

Dans quelle mesure le travail que vous faites dans ce domaine peut être un plus pour les clients, pour les partenaires et pour les salariés de SNCF ?

L'originalité de la démarche initiée par SNCF Réseau est le mode de gouvernance partagée de ce projet. Il s'agit de rassembler les parties prenantes du territoire francilien qui oeuvrent à la restauration et à la valorisation de la biodiversité, particulièrement dans les zones urbaines denses. La plupart des opérations sur les continuités écologiques amènent ainsi les collectivités territoriales, les associations locales et d'autres maîtres d'ouvrage, autour de la voie ferrée. Par cette démarche, nous souhaitons participer à la vie des territoires et essayer d'apporter des réponses aux problématiques locales autour de notre réseau. Notre volonté est de montrer qu'un réseau ferré historique peut être vecteur d'opportunités pour la biodiversité et favoriser ainsi son intégration dans le territoire.

Rétablir les continuités écologiques

Après une analyse de l'état initial de la trame verte et bleue en interaction avec le réseau ferré en Ile de France, SNCF Réseau s'est lancé dans une opération visant à valoriser le potentiel du réseau francilien en tant que continuité écologique, tout en luttant contre les discontinuités écologiques que créent les voies. Conduit en partenariat avec les acteurs du territoire, ce projet s'intéresse en priorité aux secteurs à enjeux écologiques identifiés sur le réseau ferré. Une sélection des secteurs à enjeux « prioritaires » est actuellement en cours pour définir un calendrier d'intervention.

NOUVELLE LIGNE, NOUVELLES MESURES POUR PROTÉGER LA FAUNE

Baptisée en phase projet Tangentielle Nord, la nouvelle ligne entre Epinay et Le Bourget traverse le parc Georges-Valbon, un site de 415 ha classé Natura 2000. Dès sa conception, cette ligne mise en service en juillet 2017 a fait l'objet d'études approfondies pour limiter au maximum l'impact sur l'environnement du parc, en lien avec le Conseil départemental de Seine-Saint-Denis, son gestionnaire.
Parmi les mesures préconisées, SNCF a notamment mis en place des clôtures infranchissables à proximité des voies pour empêcher les collisions avec les nombreux animaux sauvages vivant dans le parc. Des habitats reconstitués pour les lézards, les crapauds calamites et les insectes ont également été installés.
Autre ambition : la création d'un « cône d'envol » constitué de grands arbres, d'arbustes et de buissons, pour limiter le risque de collision des oiseaux avec les trains et les caténaires. On notera que les entreprises mobilisées sur ces chantiers adhèrent à un plan de respect de l'environnement (PRE), qui fixe les modalités d'intervention. Le calendrier des travaux a ainsi intégré les périodes de reproduction et une partie du chantier a dû être suspendue sept mois, le temps de mettre en place les mesures appropriées au maintien des crapauds calamites sur le site. Organiser la cohabitation avec les espèces sauvages fait aussi partie des missions du Groupe Public Ferroviaire.

© DR

ENTRETIEN

FLORENT HUON

Ligue pour la protection des oiseaux - LPO

Chargé d'études à la LPO d'Île–de-France, Florent Huon travaille aux côtés de SNCF pour l'aider à mieux connaître et à mieux prendre en compte la biodiversité sur ses emprises, dans le but de mieux la préserver

Depuis combien de temps la Ligue pour la protection des oiseaux (LPO) collabore-t-elle avec SNCF ?

La LPO collabore depuis longtemps avec SNCF sur la problématique des oiseaux blessés, morts ou piégés en gare. Depuis 2014, la collaboration s'est renforcée : une convention a été signée avec SNCF pour travailler à plus large échelle, après le succès d'une opération de maintien d'une colonie de martinets noirs lors de la rénovation de la halle voyageurs de la gare d'Etampes.

Quelles sont vos missions auprès du Groupe Public Ferroviaire ?

Elles concernent la prise en compte de la biodiversité dans la vie de la gare. Quelle biodiversité on trouve, comment l'accueillir et la préserver, comment éviter les pièges et les blessures parfois mortelles pour la faune qui la constitue : filet, trou, pic, vitrage… l'objectif, c'est de véritablement intégrer la biodiversité dans le fonctionnement des gares. Cette action revêt un enjeu important pour sa préservation, notamment en Île-de-France, quand on sait que 20% des oiseaux y ont disparu en 13 ans. Parmi ceux qui restent, certains trouvent déjà de quoi nidifier dans les gares.

> *Les gares, lieu de vie pour la faune et la flore*

Comment s'est traduite cette collaboration plus étroite avec SNCF ?

Par la rédaction d'un cahier de référence pour le nettoyage des quais, la récolte de graines sauvages sur un quai pour en semer sur un autre, une communication « Zéro Phyto » sur 5 gares de la ligne D où la chaîne alimentaire a été rétablie avec des espèces trouvées sur le site. Parmi ces gares, Villeneuve Saint-Georges a aussi pu bénéficier de l'installation de nichoirs à moineaux et de la réalisation d'une fresque sur les oiseaux. Un herbier collaboratif a également été réalisé sur cette ligne. On citera par ailleurs l'étude des bâtiments SNCF désaffectés pour y observer la biodiversité présente, mais aussi la prise en compte de la biodiversité sur les emprises SNCF existantes et dans les constructions nouvelles.

© Rudy Burbant / RFF/CAPA Pictures

OBJECTIF MOINS DE DÉSHERBANTS

Réduire au maximum l'utilisation de produits phyto-sanitaires issus de l'agrochimie est une priorité pour un nombre croissant de Français

Moins de désherbants, c'est un objectif prioritaire pour le groupe SNCF, qui met en œuvre depuis 2005 une politique d'actions raisonnées pour la maîtrise de la végétation sur ses emprises. Avec moins de 1% de la consommation nationale en produits phytosanitaires, SNCF n'écarte néanmoins aucune voie de progrès. Des plus classiques, comme l'amélioration des pratiques de désherbage ou l'éco-pâturage, qui continue de se développer, jusqu'aux plus pointues, comme l'intégration des technologies de localisation à la stratégie de contrôle des végétaux, ou même l'étude de solutions alternatives à faible impact, voire sans impact du tout. Un challenge international, le Marathon Innovation, a même été lancé en mars 2017 pour susciter l'émergence de nouvelles idées que le groupe SNCF pourrait mettre en pratique.
Des solutions innovantes sont d'ores et déjà en service, comme les trains et camions désherbeurs équipés de GPS. D'autres sont au stade expérimental ou en développement, grâce aux contacts noués avec des industriels de l'outillage pour optimiser le désherbage mécanique, avec des spécialistes en géotextiles pour la pose de nattes anti-végétation le long des voies et avec des start-up pour des travaux de recherches plus audacieux encore. Cette politique commence à porter ses fruits, avec une consommation en produits phytosanitaires divisée par 3 en 20 ans. Dans les gares d'Île-de-France, on a même réduit ces consommations à zéro, au prix d'un peu de végétation spontanée sur les quais.

> *On n'utilise déjà plus de phytosanitaires dans les gares d'Île-de-France*

© DR

ENTRETIEN

CHRISTIAN DUBOST

Directeur du Développement Durable SNCF

Le respect de l'environnement est-il un enjeu majeur pour SNCF et pour la société ?

Le grand public a une image sans doute partielle de notre activité : tout le travail effectué en coulisses n'est pas perçu. SNCF est bien sûr une entreprise de services, mais c'est aussi par bien des aspects une entreprise industrielle. Et ce sont ces activités qui ont un impact significatif sur l'environnement : nos centres de maintenance du matériel roulant, nos usines de fabrication de rails, de traverses bois… sont des établissements industriels soumis à autorisation au titre des Installations Classées pour la Protection de l'Environnement. Le rôle de la communauté environnement du Groupe que ma direction anime est bien de mettre en place un management environnemental au plus haut standard national et international comme la norme ISO 14001… Et cet effort de tous les instants, peu spectaculaire, contribue à la qualité de la production, à la sécurité.

> *La corrélation entre économie et écologie est quasiment toujours positive*

Quels sont les grands dossiers sur lesquels vous travaillez ?

J'en citerai trois : la diminution de notre empreinte sur la biodiversité, l'économie circulaire et l'eau. Avec les grands projets ferroviaires conduits au cours des dernières années, SNCF Réseau a acquis une forte compétence en matière de biodiversité, qui rayonne désormais sur l'ensemble du réseau existant. Quand on répare une paroi rocheuse en surplomb des voies les équipes ont le réflexe d'y détecter ou non une présence d'avifaune et d'éviter dans ce cas les travaux en période de nidification !

En matière d'économie circulaire, c'est toute l'entreprise qui se met en mouvement : trains en fin de vie, ballast usagé, papier, ordinateurs « obsolètes », vêtements professionnels… nous recherchons toujours et trouvons souvent des secondes vies pour ces matériaux et objets.

L'eau est un bien précieux pour la planète et SNCF en a pris conscience. Notre politique de l'eau, adoptée l'année dernière, aborde l'ensemble des sujets, dans une double approche écologique et économique. D'un côté SNCF participe à cette grande ambition nationale de voir de nouveau des saumons et autres poissons être en capacité de remonter nos rivières et frayer en amont de celles-ci. De l'autre on économise l'eau et on améliore notre compte de résultat. La corrélation entre économie et écologie est quasiment toujours positive !

Le train est peu polluant, nos concitoyens le savent-ils vraiment ?

En répondant oui et non, je ne me dérobe pas. Bon nombre de français savent en leur for intérieur que le train a des impacts limités par rapport à d'autres modes de transport, l'automobile, l'avion… Mais nous avons besoin aujourd'hui, à un moment où notre monopole du transport propre est quelque peu écorné, de le faire davantage savoir. Pour cela nous devons communiquer, dialoguer avec nos parties prenantes non seulement avec des arguments rationnels, des chiffres et données incontestables (cf. pages 27 et 29) mais aussi en « réenchantant le train » autour de la notion de temps pour soi, vivre lentement à 300 kilomètres par heure, en quelque sorte, et de confort,de sécurité au quotidien. Un de mes objectifs pour les mois à venir sera de faire le lien entre climat, gaz à effet de serre et pollution atmosphérique : agir à la fois pour le trait de côte et les bronches de nos enfants.

MIEUX RESPIRER, C'EST PLUS DE CONFORT

La lutte contre la pollution de l'air dans les gares et dans les trains progresse chaque année

La qualité de l'air que respirent ses clients et ses salariés est une préoccupation majeure du Groupe Public Ferroviaire depuis plus de 15 ans. Particulièrement dans les milieux confinés comme les enceintes ferroviaires souterraines, où des taux significatifs de polluants et particules peuvent persister.

Mesurer, étudier, surveiller… depuis début 2000, l'entreprise est inscrite sur une trajectoire d'amélioration constante de la qualité de l'air, non seulement dans ses activités industrielles et commerciales, mais également dans le cadre de l'effort national visant à réduire tous les types d'émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

C'est dans cet objectif que le renouvellement du contrat signé avec le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en 2015 engage les deux signataires à agir dans ce domaine, notamment pour la collecte de données, le partage d'informations sur la qualité de l'air et la mise en place d'actions de réduction. Un vaste programme de mesures a ainsi été lancé en septembre 2016 ; il concerne 25 gares souterraines ou mixtes du réseau Transilien , dont deux sont analysées en continu.. Des données y seront recueillies jusqu'en 2018, afin de compléter les connaissances et envisager de nouvelles solutions.

Ce programme fait également l'objet d'une convention entre SNCF et Airparif, l'association de surveillance de la qualité de l'air en Île-de-France, qui assure

© Yann Audic / SNCF

une partie des mesures en complément de celles réalisées par l'Agence d'Essais Ferroviaire.
D'ici la fin de cette campagne, les études et évaluations pour le déploiement de systèmes de ventilation performants dans les gares qui en sont dépourvues va se poursuivre. De même que le travail entrepris pour améliorer la ventilation des tunnels et des installations souterraines en phase de chantier. Un projet de modélisation 3D a ainsi été lancé. Une fois au point, il devrait permettre de déterminer les caractéristiques optimales du système (puissance, positionnement…), quelle que soit la topographie du site, pour optimiser son fonctionnement et purifier l'air efficacement.

© DR

ENTRETIEN

RÉMI FRANÇAIS

Responsable RSE et nouvelles mobilités à la direction des gares d'Ile de France.

Impliqué depuis 3 ans dans l'important travail visant à améliorer la qualité de l'air dans les enceintes ferroviaires souterraines, Rémi Français et les équipes mobilisées sur ces questions essayent de comprendre au mieux les phénomènes d'empoussièrement pour y remédier le plus efficacement possible. Explications

Comment surveillez-vous la qualité de l'air dans vos installations souterraines ?

Deux gares de Paris, Magenta et Saint-Michel, sont équipées de capteurs fixes qui analysent l'air en permanence. Les appareils de mesure sont installés sur les quais, là où le taux d'empoussièrement de l'air est le plus élevé, afin de ne pas fausser les résultats. Nous faisons aussi des analyses individuelles sur nos agents qui travaillent sous terre et nous avons également des dispositifs de mesure mobiles pour mener des campagnes d'analyse dans 23 autres gares d'Île-de-France. Ces chiffres et les rapports de synthèse de ces campagnes sont consultables en ligne [1].

Mesurer et analyser, c'est bien, mais ensuite ?

Si nous accumulons toutes ces données, en lien avec nos partenaires que sont Airparif, le Stif ou l'Agence d'Essais Ferroviaire, qui alimentent aussi les tableaux de chiffres avec leurs propres mesures, c'est bien sûr avec un objectif, fixé avec l'Etat : mettre en place un protocole de mesure unique et harmonisé entre tous les opérateurs de transport ferroviaire qui exploitent des emprises souterraines. L'idée, c'est de disposer de suffisamment de connaissances pour fixer des seuils, des taux maximum de poussières et de polluants, pour préserver la santé des voyageurs et des gens qui travaillent sur ces infrastructures souterraines.

Ces connaissances en cours d'acquisition pourront-elles servir à mieux penser les gares et les emprises souterraines à l'avenir ?

C'est l'un des objectifs, bien entendu. Ce que nous savons déjà et ce que nous allons savoir avec le temps va en effet nous être utile pour concevoir les futures gares souterraines dont la construction, puis l'extension, sont déjà prévues. Cela nous servira également pour la rénovation des gares existantes, et de leur système de ventilation. L'ambition, c'est d'améliorer autant que possible la qualité de l'air ambiant dans ces emprises souterraines, d'adopter les meilleures pratiques et les outils les plus efficaces à l'instant T. En tout cas, toutes les voies de progrès sont actuellement explorées, aucune n'est négligée.

[1] les sites airparif.asso.fr et transilien.com

CHANGEMENT CLIMATIQUE CHANGEMENT D'OPTIQUE

L'évolution prévisible des températures oblige à anticiper les adaptations du réseau, des matériels et des infrastructures

Fermement résolue à adapter ses structures et ses modes de vie au changement climatique qui se dessine, la France doit maintenant choisir dans quelles directions aller pour garantir son développement économique tout en respectant ses engagements internationaux.

Un défi de première importance pour SNCF, dans la mesure où ses choix techniques engagent l'entreprise, et avec elle l'ensemble du pays, pour plusieurs décennies, la durée de vie des matériels, des équipements et des infrastructures dépassant souvent 30, 50 voire 100 ans

Pour ne pas se tromper dans ses choix, SNCF s'est donnée les moyens d'évaluer les possibles de façon rigoureuse. Avec une difficulté supplémentaire : celle d'intégrer le changement climatique dans ses réflexions, ce qu'elle n'avait jusque là pas l'habitude de faire. Un changement de paradigme qui nécessite de réfléchir et de répondre à deux questions cruciales : celle de la place du transport dans la dynamique de transition vers une économie neutre en carbone et, surtout, celle des conséquences sur ce secteur d'activité des impacts climatiques que le monde n'aura pas su éviter.

© DR / SNCF

Adapter l'exploitation ferroviaire au climat

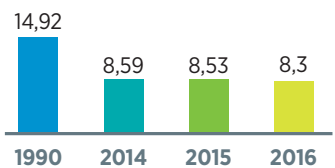
Les conséquences du changement climatique sur l'exploitation ferroviaire font l'objet de deux études lancées en 2016 avec un consultant spécialisé sur les questions climat/énergie. La première doit permettre de définir des indicateurs de changement climatique au niveau national, à partir de l'analyse sur plusieurs années de la météo-sensibilité de l'exploitation ferroviaire. La seconde vise à identifier les conséquences du changement climatique sur le périmètre Transilien, du point de vue des clients et au niveau de l'exploitation ferroviaire en elle-même. Les recommandations d'adaptation sont attendues avant fin 2017.

Des objectifs ambitieux de réduction des gaz à effet de serre

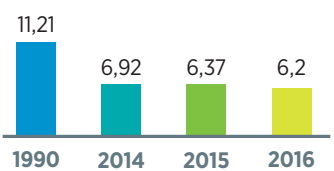
Les engagements pris par le groupe SNCF lors de la COP21 pour réduire ses émissions de CO_2 viennent conforter le ferroviaire comme mode de transport bas carbone. Depuis 1990, l'entreprise a en effet enregistré une amélioration spectaculaire de sa performance carbone (voir ci-dessous), un résultat obtenu par l'amélioration continue des matériels, de meilleurs taux de remplissage et une efficacité énergétique en progression constante. Les engagements pris par le Groupe à Paris fin décembre 2015 sur la plateforme de la CCNUCC [1] soulignent cette ambition, avec un objectif de baisser de 20% ses émissions de gaz à effet de serre d'ici 2025 par rapport à 2014. Sur cette même plateforme, le secteur ferroviaire a pris un engagement collectif, via l'Union Internationale des Chemins de fer : réduire ces mêmes émissions de 50% en 2030 et de 75% en 2050, par rapport à 1990. SNCF s'est bien entendu engagée à contribuer à ces réductions.

Parallèlement, le groupe SNCF s'est fixé un objectif d'amélioration de sa performance CO_2 de 25% entre 2015 et 2025, dans le cadre de l'axe stratégique « transition énergétique » de la politique de l'énergie. Chaque entité du Groupe doit proposer courant 2017 un plan d'actions pour atteindre ces objectifs, qui concernent les entités voyageurs et fret, sans distinction. Des objectifs spécifiques par entité seront définis avant fin 2017.

[1] : Convention Cadre des Nations Unies sur les Changements Climatiques. (climateaction.unfccc.int/company/sncf).



Évolution des émissions de CO_2 par voyageur.kilomètre (en g/voy.km)



Évolution des émissions de CO_2 par tonne.kilomètre (en g/ton.km)

Se donner les moyens de l'adaptation

Si la question des mobilités futures a déjà fait l'objet de plusieurs études, alimenté de nombreux débats et suscité une foule de réflexions, la question des conditions nouvelles d'exploitation créées par l'évolution du climat reste en revanche largement sous explorée, quelle que soit la trajectoire envisagée de modification des températures. Pour pallier ce manque de références, SNCF et SNCF Réseau participent à une thèse sur l'appropriation des connaissances scientifiques pour la prise de décision en matière d'adaptation au changement climatique. Ce travail, qui a débuté en 2015, est conduit en collaboration avec l'université de Saint-Quentin-en-Yvelines, l'Institute for Climate Economics et l'Ademe. Au cours de l'année 2016, cette thèse s'est appuyée sur une étude de cas réalisée en Languedoc-Roussillon. Outre cette thèse, deux études ont été lancées en 2016 ; la première sur les indicateurs pertinents du changement climatique et la météo-sensibilité de l'exploitation ferroviaire ; la seconde sur les conséquences de ce changement pour les clients, le réseau et les infrastructures sur le périmètre du Transilien. Des outils qui éclaireront les choix stratégiques à faire dans le transport ferroviaire pour les années futures.

CHANGEMENT DE CLIM'

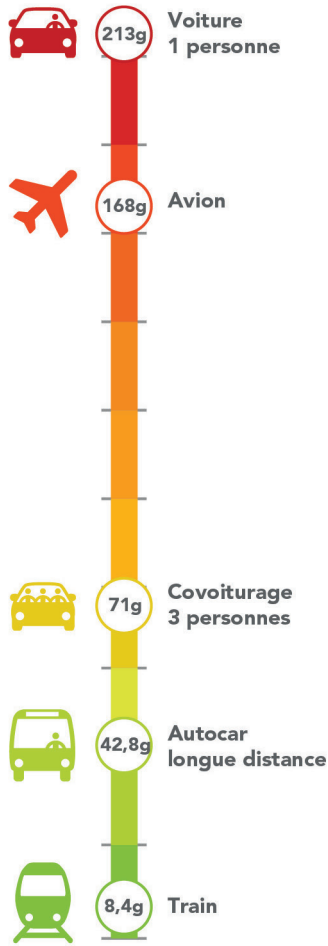
© Matthieu Raffard / SNCF

Pour lutter contre le changement climatique et dans le cadre de sa nouvelle politique énergétique, SNCF teste deux nouveaux systèmes de climatisation des voitures. L'objectif est de trouver des dispositifs à la fois plus efficaces, moins émetteurs de gaz à effet de serre et moins énergivores. Depuis l'été 2015, une rame AGC de la Région Occitanie est ainsi équipée d'une nouvelle technologie de la société Liebherr, issue de l'aéronautique. Il s'agit d'une turbine qui utilise l'air au lieu des gaz fluorés comme fluide frigorigène, avec la promesse d'une réduction très sensible des émissions de gaz à effet de serre sur l'ensemble du cycle de vie. Parallèlement, une rame Régiolis de la Région Grand Est a été équipée d'une nouveau système de conditionnement d'air proposée par Alstom. Basé sur une pompe à chaleur associée à une régulation innovante, il a permis de diminuer la consommation d'énergie de l'ensemble chauffage/ventilation/froid de plus de 30%.

Combien de CO_2e pour mon voyage ?

Depuis le 1er octobre 2013, SNCF et ses filiales ont obligation d'informer leurs clients, voyageurs comme chargeurs, de la quantité de CO_2e émise durant leurs déplacements. Toutes les entreprises de transport sont tenues de délivrer une information claire et transparente sur les émissions réelles liées à la traction. L'information CO_2e est disponible sur le calculateur SNCF, sncf.com/fr/train-emission-CO2.

ÉMISSIONS DE CO_{2e} PAR VOYAGEUR POUR 1 KM PARCOURU



Source : arrêté du 26 avril 2017 pris pour application du décret n°2017-639 du 26 avril 2017 relatif à l'information sur la quantité de gaz à effet de serre émise à l'occasion d'une prestation de transport

Une nouvelle politique énergie-carbone pour le groupe SNCF

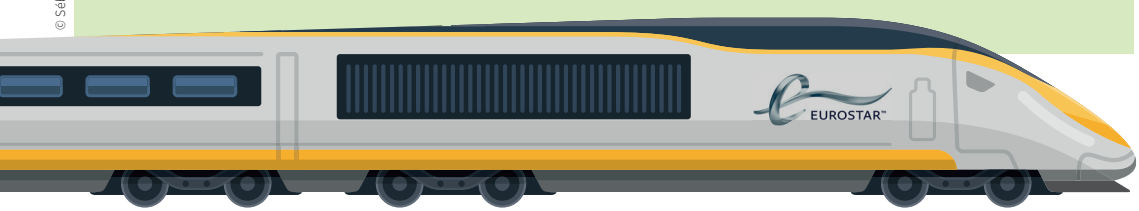
Le groupe SNCF s'est doté en 2016 d'une nouvelle politique énergétique. Baptisée «Notre énergie : levier de création de valeur(s) pour le groupe SNCF», elle s'applique à l'ensemble des activités et des filiales. Cette politique s'articule autour de 5 axes stratégiques, avec 20 leviers d'actions clés :

- **Renforcer la performance économique**
  Professionnaliser les achats, maîtriser les risques économiques sur des marchés volatils, faire des économies d'énergie en partant du principe que le meilleur achat est le non achat, donc la non consommation.
- **S'engager dans la transition énergétique**
  Décarboner et verdir le mix énergétique du Groupe par les achats verts, la production d'énergies renouvelables sur le patrimoine foncier et immobilier, l'hybridation des actifs consommant de l'énergie thermique... etc.
- **Faire du Groupe un acteur influent**
  Sur le secteur de l'énergie au service de ses intérêts et de l'intérêt général.
- **Innover et saisir les opportunités de nouveaux business**
  TER Hybride, Hydrogène stationnaire... etc.
- **Structurer et se mettre en mouvement**
  Pour 2017, le groupe SNCF s'est fixé deux nouveaux objectifs : créer les conditions pour consommer 20% d'énergie en moins entre 2015 et 2025, à niveau d'activité équivalente voyageurs et marchandises, et émettre 25% de CO_2 en moins grâce au rééquilibrage du mix énergétique. Chacune des branches de l'entreprise doit bâtir son plan d'action pour décliner ces objectifs élaborés par la Direction du Développement Durable et la Direction de l'Energie, qui assurent également leur suivi.

Eurostar améliore sa performance

Un système de management énergétique (EMS) certifié ISO 50001 et couvrant toutes ses opérations au Royaume-Uni a été mis en place par Eurostar. Il l'engage ainsi dans un processus d'amélioration continue de sa performance énergétique et fournit un cadre de travail pour identifier et mettre en œuvre de nouveaux projets. Un état exhaustif de ses consommations d'énergie a été préalablement établi pour servir de référence. L'identification des projets susceptibles de contribuer à la réduction de ses consommations d'énergie a débuté. La nouvelle flotte de trains e320 mise en service par Eurostar a déjà permis des gains sensibles, avec une efficacité énergétique mesurée supérieure de 17% par siège à celle des rames de la génération précédente. Ces nouveaux trains sont, il est vrai, équipés de compteurs d'énergie de haute technologie et de systèmes d'assistance à la conduite qui permettent d'analyser et de piloter plus précisément les consommations. Les conducteurs par ailleurs ont été formés à l'éco-conduite et un programme complet de remise à niveau est prévu sur l'ensemble des nouveaux trains en circulation.

© Sébastien Morales



© Lionel Charrier / TOMA

MIEUX PILOTER LES CONSOMMATIONS D'ÉNERGIE

Lancé en 2014, le programme Economie d'Energie de Traction vise à améliorer la performance énergétique du groupe SNCF et à réduire ses impacts environnementaux

Pour y parvenir, un système global de pilotage des consommations des trains a été mis en place et plusieurs projets permettant de limiter la consommation totale d'énergie ont été initiés. L'enjeu est de taille puisque 80% de l'énergie consommée par l'entreprise l'est pour transporter des voyageurs et des marchandises.
Depuis le lancement de ce programme, 300 engins nouvellement mis en service ont été équipés de compteurs d'énergie électriques. L'ensemble des flottes devrait suivre d'ici 2021. Les prochaines sur la liste sont les TGV et le Fret, qui doivent être équipées d'ici 2018. Cela représente un investissement total de 70 millions d'euros. En parallèle, un autre programme a été lancé sur les systèmes informatiques d'exploitation afin de pouvoir centraliser et exploiter les données de consommation disponibles. Basé sur les technologies du big data, un outil d'analyse performant pour détailler les consommations des trains et identifier plus efficacement les potentiels d'économie a été mis à la disposition des acteurs impliqués dans le pilotage de la transition énergétique au sein du Groupe.

Opti-Conduite sur iPad

Un système d'aide à la conduite économique a été installé en 2016 sur l'iPad des conducteurs de TGV. Il a été testé début en 2017 sur des trains INTERCITÉS et les études sont également lancées pour l'activité Fret. La rationalisation des consommations en phase de stationnement est aussi à l'étude.

En 2015, la traction ferrée représente 60% des consommations énergétiques, la route 23% et les bâtiments - gares, technicentres industriels, immobilier tertiaire - 17%.

© Yann Audic

1,3

milliard d'euros
C'est le prix de la facture énergétique annuelle du Groupe. Avec une consommation de plus de 16,9 Téra Watts/heure, dont 9,4 TWh d'électricité, plus de 400 000 m³ de gasoil – l'équivalent d'environ 4TWh - et 1,2 TWh de gaz, le groupe SNCF est le premier consommateur industriel d'électricité, avec à lui seul 10% de la consommation nationale, et l'un des premiers consommateurs d'énergie de France.

GARES PLUS SOBRES EN ÎLE-DE-FRANCE

La Direction des Gares d'Ile de France poursuit sa campagne de Diagnostics de Performance Energétique (DPE) dans le cadre de la politique de rénovation des gares. Un DPE est fait pour chacune d'entre elles, puis des préconisations sont émises : isolation des combles, des façades, remplacement de la chaudière.

Souvent, ces rénovations énergétiques sont l'occasion d'adopter un système de chauffage de dernière génération, qui consomme moins d'énergie pour produire autant de calories. On gagne alors sur les deux tableaux en termes de consommation, puisqu'on a besoin de moins de calories pour le même niveau de confort dans une gare mieux isolée. De nombreuses chaudières et cuves à fioul ont déjà été supprimées et d'autres devraient l'être prochainement. Le système de chauffage à granulés de bois, installé à titre expérimental à Gretz Armainvilliers, a en effet donné satisfaction et devrait être adopté pour d'autres gares. Dans le même ordre d'idée – réduire les consommations -, la politique de remplacement des dispositifs d'éclairage par des systèmes à led s'est poursuivie en 2016 dans les gares et sur les quais Transilien.

© DR

LA RESSOURCE EN EAU, UNE PRIORITÉ

Avec sa stratégie de gestion et de préservation de l'eau, le groupe SNCF investit en liquide

Alors que les entreprises sont de plus en plus nombreuses à adopter une démarche éco-responsable, le Groupe Public Ferroviaire (GPF) a lui aussi décidé de mettre en place une stratégie de gestion et de préservation de la ressource en eau. Elle a pris effet en septembre 2016 avec la signature d'une politique interne. En plus de valoriser les démarches éco-responsables déjà mises en place au sein du GPF, cette initiative formalise le processus d'amélioration continue de la gestion de sa ressource en eau, avec des objectifs fixés à l'horizon 2020. L'ambition est claire : réduire l'impact des activités du GPF sur la ressource en eau et les milieux aquatiques tout au long de la durée de vie des installations. Cette stratégie vise également à limiter les prélèvements et les consommations par une gestion économe et une lutte résolue contre le gaspillage et les fuites, mais aussi à limiter les rejets polluants dans les milieux aquatiques souterrains et de surface et les écosystèmes associés. Réduire l'impact des infrastructures ferroviaires, c'est donc aussi concevoir des aménagements dans une perspective de gestion durable des eaux.

La mise en œuvre d'une politique de gestion du patrimoine étant essentielle pour espérer atteindre ces objectifs, le GPF a choisi d'investir dans la réalisation de diagnostics de ses réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau, afin de les rénover et les mettre en conformité. Ainsi, le programme CEPIA[1] prévoit d'engager environ 250 M€ jusqu'en 2028 sur 60 sites majeurs pour le GPF – dont Bretenoux, voir ci-dessous. Les travaux engagés contribuent à diminuer les consommations d'eau et à mieux maîtriser les rejets polluants.

[1] : Conformité Eau Potable Incendie et Assainissement

8 km de réseaux neufs à Bretenoux

Dans le Lot, SNCF immobilier a investi 3,2 M€ pour améliorer la distribution et la collecte des eaux

Mieux connaître son réseau de distribution et de collecte des eaux pour réellement piloter ses consommations : c'est l'ambition de SNCF Immobilier, qui a mis en place plusieurs nouveaux outils et programmes dans le cadre de la politique de l'eau du Groupe Public Ferroviaire. En 2016, l'entreprise a ainsi investi près de 3,2 M€ sur le site de Bretenoux, dans le Lot, où SNCF Réseau gère une grosse unité de fabrication de traverses en bois, l'établissement industriel voie de Quercy-Corrèze. Les travaux ont concerné la séparation des réseaux d'eaux usées domestiques, industrielles et pluviales, le renforcement des moyens de lutte contre l'incendie, la création d'un bassin de régulation des eaux pluviales et incendie ainsi que l'amélioration du système de traitement des eaux usées industrielles. Plus de 8 km de tuyaux ont été posés durant cette opération.

Léonard, l'innovation par tous

© DR

Léonard n'est pas un personnage virtuel, c'est une démarche interne au groupe SNCF qui permet à chaque salarié de proposer des idées susceptibles de déboucher sur des solutions concrètes pour améliorer tout ce qui peut l'être. En 2016, 12 416 idées ont ainsi été proposées. 52% ont été testées et mises en œuvre. Une réussite pour cette démarche qui permet de stimuler et d'encourager la créativité, de valoriser l'initiative et l'implication de tous leurs collaborateurs. Les établissements impliqués y gagnent en termes de performances économique et environnementale.

© Matthieu Raffard / SNCF

En Normandie, des rames Régiolis roulent à l'agrocarburant

La validation de l'exploitation des rames Regiolis avec des agrocarburants a été lancée en octobre 2016 sur Paris-Granville, une ligne où ne circulent que des rames Regiolis. Il s'agit notamment de vérifier que ce type de carburant est utilisable sans dommage pour le matériel. L'objectif de cette initiative lancée par SNCF avec l'accord de l'Etat et de la Région Normandie est de réduire de 30% le recours aux énergies fossiles et d'environ 10% les émissions de gaz à effet de serre. L'agrocarburant B30 est composé à 70% de gazole et à 30% de diester de colza, produit et raffiné en Normandie.

© Géronimo Potier

Geodis regarde loin devant

Créée en 2014 pour développer de nouveaux projets, la Direction de l'Innovation de Geodis à notamment travaillé en 2016 sur la question des Megacities – ou mégapoles -, sur le e-commerce, le big data ou l'impression 3D. En 2015, Geodis avait déjà participé à plusieurs groupes de réflexion sur le futur de la mobilité durable.

© DR

L'EFFICACITÉ ÉNERGÉTIQUE PAR L'INNOVATION

Le groupe SNCF a ouvert plusieurs pistes en recherche et innovation pour améliorer sa performance énergétique

Parce qu'ils sont ambitieux, les objectifs que s'est fixé le groupe SNCF en matière d'efficacité énergétique à l'horizon 2025 représentent un vrai défi pour l'entreprise. Singulièrement pour la Direction Innovation & Recherche, dont la vocation est de défricher les chemins toujours sinueux qui mènent aux solutions de demain. Pour se donner les meilleures chances de relever ce défi, plusieurs pistes ont été ouvertes ces dernières années. Deux clusters ont ainsi été créés en partenariat avec des industriels et des universitaires du monde entier, sur la thématique de l'énergie et du développement durable. Un troisième, dédié au thème services & expérience voyageur a également été lancé.

À mentionner également, le réseau Synapses, qui réunit 301 experts scientifiques et techniques du Groupe, mutualise les connaissances et les compétences et permet la transversalité des disciplines, des métiers et des branches, hors du cadre hiérarchique. Sur le plan de la production scientifique, on notera qu'une soixantaine de thèses sont en cours et que 32 brevets ont été déposés en 2016. Pour ce qui concerne les réflexions et innovations de moyen et long terme, on rappellera Tech4rail, le programme de renouveau technologique lancé fin 2015 par la Direction Innovation & Recherche pour anticiper les évolutions techniques pour le Groupe et concevoir la mobilité de demain. Les sujets liés à l'efficacité énergétique et au stockage de l'énergie y sont également traités.

> *60 thèses en cours et 32 brevets déposés en 2016*

HUIT ENGAGEMENTS POUR L'AVENIR

En adoptant les principes de l'économie circulaire, SNCF s'est engagée sur huit points fondamentaux, constitutifs d'une politique de développement durable sincère et ambitieuse

PROMOUVOIR l'éco-conception intégrant le coût du cycle de vie, du recyclage, de la valorisation en fin de vie et de l'élimination ultime.

INTÉGRER ces critères dans les cahiers des charges d'achat et dans les projets, pour leur prise en compte dans les dossiers d'engagement.

PRIVILÉGIER, autant que possible, les fournisseurs qui intègrent les exigences de l'économie circulaire.

ÉVALUER les processus industriels notamment en ce qui concerne le démantèlement des matériels radiés, les opérations lourdes de rénovation et de révision, la maintenance des rames, réparation de pièces... - ainsi qu'à SNCF Réseau, pour les produits de dépose.

ADAPTER les processus industriels, pour optimiser la durée de vie des constituants et pour exploiter de façon optimale les gisements de matières.

DÉVELOPPER les partenariats avec les éco-organismes et les filières industrielles de valorisation existantes ou émergentes.

DÉPLOYER le tri sélectif dans les gares/trains et le renforcer dans les établissements.

LIMITER les emballages en amont, notamment au niveau de la chaîne d'approvisionnement - ou supplychain.

400

C'est la somme, en millions d'euros, que doit représenter la valorisation des matières premières en fin de vie du groupe SNCF sur la période 2013-2017. Il s'agit de chiffre d'affaires en cas de revente, ou d'économie en cas de réemploi en interne. L'objectif c'est que les ventes représentent 45 M€ par an en moyenne à partir de 2017 et les économies par réemploi 25 M€ par an.

ÉCONOMISER LES RESSOURCES, MAXIMISER LE RECYCLAGE

La RSE, c'est aussi une meilleure gestion des matières premières et une collecte performante des produits en fin de vie pour favoriser le réemploi

Réduire les consommations de matières premières fait partie de la stratégie RSE du groupe SNCF, qui s'attache à progresser dans plusieurs directions simultanément. Avec des ambitions souvent élevées en termes de résultats. Comme avec le Plan Papier le groupe SNCF, qui prévoit une réduction de 30% de la consommation de papier entre 2015 et 2017, une amélioration sensible de la collecte séparée des papiers usagés et le renforcement du recyclage. Il prévoit également d'élargir l'usage du papier recyclé, qui devra représenter 25% des achats globaux de papier en 2017, tant pour les publications internes et externes, que pour les usages bureautiques. La digitalisation du Groupe, qui permet la dématérialisation de nombreux documents, est un atout supplémentaire pour atteindre ces objectifs de réduction. Un plan similaire va être adopté pour les déchets d'équipements électriques et électroniques D3E. Des partenariats ont été noués avec plusieurs éco-organismes, afin de mieux gérer la fin de vie de ces produits, favoriser le réemploi et la valorisation des matières.

L'ÉCONOMIE CIRCULAIRE, ÇA MARCHE

Avec trois ans de recul, SNCF commence à mesurer les effets positifs de l'application des principes de l'économie circulaire. Mieux concevoir, moins consommer et mieux recycler, c'est le nouveau credo

Fin 2013, SNCF a adopté les principes de l'économie circulaire, un modèle qui se propose de repenser l'ensemble du système productif industriel en s'inspirant des écosystèmes naturels qui fonctionnent et se renouvellent en produisant tout ce dont ils ont besoin sans jamais rien détruire.
Huit axes ont été retenus (voir page précédente) pour inscrire SNCF dans cette démarche qui intègre les trois piliers du développement durable, y compris les enjeux économiques.
Fortement impliqué sur ces questions, le groupe SNCF y a joué un rôle de fédérateur dans l'émergence de nouvelles filières, notamment dans le domaine du traitement des vêtements professionnels en fin de vie. Des donneurs d'ordre et des industriels se sont rassemblés pour développer ce projet, reconnu Engagement pour la croissance verte en avril 2016. Cette dynamique s'applique également aux produits de dépose de SNCF Réseau, comme les traverses, les rails, et le ballast ainsi qu'à la gestion et à la valorisation des déchets issus des gares et des trains.
L'économie circulaire, c'est aussi se préoccuper de ce que l'entreprise consomme sur l'ensemble de la chaîne : on parle d'éco-conception, de définition précise des besoins, d'achats éco-responsables auprès des fournisseurs, de lutte contre toutes les formes de gaspillage depuis les fuites sur le réseau d'eau dans les bâtiments SNCF jusqu'au tri sélectif des déchets collectés dans les gares et dans les trains.
Economie circulaire et RSE : désormais, l'un n'ira plus sans l'autre pour SNCF.

© Stéphane de Bourgies

ENTRETIEN

PATRICIA SAVIN

Avocate spécialisée en droit de l'environnement, Patricia Savin est depuis 2012 la présidente d'ORÉE, une association créée en 1992 pour réfléchir sur les meilleures pratiques environnementales. Elle promeut aujourd'hui la mise en œuvre de politiques RSE et l'adhésion aux principes de l'économie circulaire pour les entreprises, dont SNCF. Rencontre.

Dans le cadre de sa politique d'économie circulaire, SNCF a mis en place un système original de collecte et de recyclage de ses tenues professionnelles. En quoi consiste-t-il ?
Ce système se dénomme FRIVEP, filière de recyclage des vêtements professionnels. Il s'agit d'un ECV, engagement pour la croissance verte, signé en 2016 avec le président de la République, Emmanuel Macron, alors ministre de l'économie, de l'industrie et du numérique. Cet ECV est porté par ORÉE en tant que coordinateur des acteurs concernés par une telle filière. L'objectif d'un ECV, également dénommé Green deal à la française, est pour l'Etat de jouer un rôle de facilitateur pour lever les blocages éventuels. Cet ECV rencontre un grand succès.

Pourquoi, justement, est-ce de l'économie circulaire ?
L'économie circulaire est une démarche multi-acteurs, systémique et mutualiste. Elle peut se structurer en trois entrées : une centrée sur les produits et les services, les nouveaux modes de production et de consommation ; une deuxième centrée sur les déchets et une troisième, territoriale. La gestion des déchets est importante en ce que, bien gérée, elle permet de limiter le recours à des matières premières nobles. Les déchets deviennent ainsi des ressources.

Quelle est la contribution de SNCF dans ORÉE et FRIVEP ?
Depuis 2013, SNCF s'investit au sein d'ORÉE en tant qu'administrateur et depuis 1 an le Groupe porte la vice-présidence Entreprise de l'association. Sur le thème de l'économie circulaire, SNCF porte l'animation de clubs métiers spécifiques dont celui sur la valorisation des mousses et textiles, qui a fait émerger le projet FRIVEP, filière de réemploi et recyclage des vêtements professionnels. À ce titre, SNCF a vraiment tenu un rôle de leader et a emmené les partenaires historiques du club métier mais aussi de nouvelles structures très motivées.

ACTIONS SOCIÉTALES : RENTABILITÉ DÉMONTRÉE

Les analyses le prouvent : la stratégie RSE de SNCF permet des économies substantielles dans de nombreux domaines. En clair, ça rapporte

Encore très largement perçue comme utile mais coûteuse, la mise en œuvre d'une politique de responsabilité sociétale des entreprises (RSE) permet pourtant plus d'économies qu'elle ne génère de dépenses supplémentaires. Dans le contexte actuel, où la pertinence d'une politique RSE ne fait plus débat, mais où son intérêt économique suscite toujours un certain scepticisme, démontrer que c'est le cas reste indispensable pour consolider cette approche et la légitimer là où elle est mise en œuvre. Depuis 2009, la Direction du Développement Durable de SNCF mesure ainsi la performance économique des politiques sociétales SNCF. Une évaluation de type extra-financier, puisque les gains ne s'expriment pas ici en chiffre d'affaires mais en coûts évités.
Sur la performance économique globale, les analyses fixent à 35,1 M€ pour SNCF et à 15,7 M€ pour la collectivité les coûts évités en 2016 grâce aux mesures prises dans le cadre de la stratégie RSE du Groupe. Pour les seules actions de médiation, qui permettent de minimiser les incivilités coûteuses comme le déclenchement non motivé d'un signal d'alarme, l'obstruction à la fermeture des portes ou les jets de projectile… et les retards que ces incidents occasionnent, on estime à 11 M€ pour SNCF et à 6,6 M€ pour la collectivité les dépenses évitées grâce à la médiation. Idem pour ce qui concerne les achats de SNCF auprès des secteurs protégés et adaptés, qui délivrent une qualité de services identique à celle des entreprises du secteur marchand. En 2016, le recours à ces achats solidaires a permis un gain de 19,6 M€ pour SNCF et de 4,6 M€ pour la collectivité.

Ethique et responsabilité dans les achats

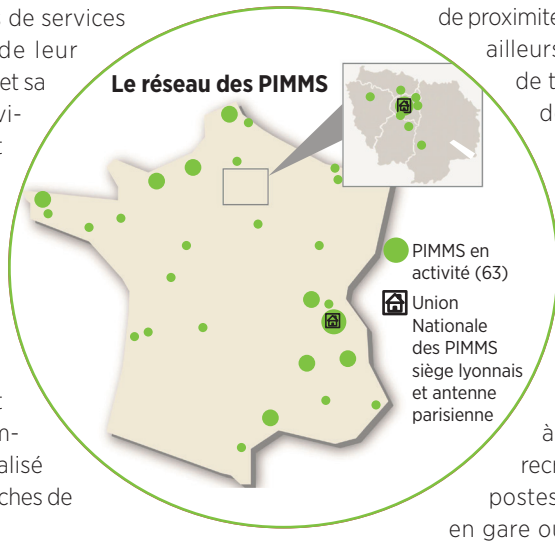
Le développement durable est devenu un critère de choix pour les appels d'offres du groupe SNCF dès 2008. Une formation métier « achats responsables » est d'ailleurs obligatoire pour tous les acheteurs depuis 2009. Cette démarche pour des achats éthiques s'appuie sur les 10 principes du Global Compact, le pacte mondial des Nations Unies pour les droits de l'Homme, le droit du travail, le respect de l'environnement et la lutte contre la corruption, principes qui s'appliquent à chaque maillon de la chaîne de valeur du groupe SNCF. Respecter ces principes, c'est aussi le sens du programme d'évaluation de la performance RSE des fournisseurs du Groupe mise en place en 2011, via la plateforme EcoVadis. L'objectif final est de mieux prend en compte l'impact des achats SNCF sur l'économie, sur l'environnement et sur la société durant tout le cycle de vie des produits ou des prestations que le Groupe fournit à ses clients. Une équipe de 12 personnes est dédiée à cette politique d'achats responsables, ainsi qu'un réseau de 25 coordinateurs achats durables et solidaires (CADES), en région et dans les filiales. En 2016, la performance RSE des fournisseurs a été noté 55/100 par EcoVadis, en hausse de 3 points par rapport à 2015

Coworking dans les gares

Transformer des espaces inoccupés appartenant à SNCF pour aider des projets innovants à se développer : c'est l'objectif de l'opération « Open Gare », porté par Gares & Connexions et la Coopérative Tiers-Lieux en Nouvelle-Aquitaine. Onze projets d'espaces collaboratifs ont été sélectionnés en 2016, à l'issue d'un appel à projets piloté par SNCF Développement. Chaque dossier repose sur un parti-pris original : conciergerie, tiers-lieu éducatif, working café, atelier d'artiste… Les prochaines étapes d'Open Gare sont la validation des business plans et la recherche de fonds.

INDISPENSABLES PIMMS

Créés en 1995 pour s'adapter aux mutations de la société, les points d'information et de médiation multi services (PIMMS) sont aujourd'hui au nombre de 63, dont 57 où SNCF est partenaire. Vingt-deux ans plus tard, on peut dire que le groupe d'entreprises de services publics à l'origine de leur création – dont SNCF et sa filiale Keolis – a été visionnaire en imaginant ces lieux où les habitants de territoires urbains, périurbains ou ruraux peu ou mal desservis, ont accès aux services publics. Si besoin, ils peuvent également bénéficier d'un accompagnement personnalisé pour toutes les démarches de la vie quotidienne.



Devenus indispensables à la population dans nombre de territoires où ils sont implantés, les PIMMS offrent une gamme étendue de services complémentaires à ceux de l'État, des collectivités locales et territoriales ainsi que des opérateurs publics et privés.

La pertinence de leur présence se renforce encore avec l'intensification des problématiques d'accessibilité des usagers aux services, en raison de la dématérialisation des démarches d'une part, et de la réduction de certaines missions de proximité d'autre part. Il faut par ailleurs souligner la mission de tremplin professionnel des PIMMS pour leurs salariés. Environ 60 % d'entre eux trouvent un emploi ou une formation qualifiante quand ils quittent le réseau. Au fil du temps, les PIMMS ont ainsi permis à des salariés formés à la médiation, d'être recrutés par SNCF sur des postes d'agent commercial, en gare ou dans les trains. Des embauches rendues possibles par le dispositif « objectif emploi », contractualisé depuis 2012 entre SNCF et l'Union nationale des PIMMS. Même démarche chez Keolis, où 34 agents de médiation salariés des PIMMS ont été recrutés par l'entreprise ou ses filiales.

Coopération européenne sur l'errance en gare

Lancée en 2008 par SNCF et les chemins de fer italiens FS, la charte Gare Européenne et Solidarité a posé les principes de l'action commune des transporteurs ferroviaires européens pour prendre en compte le phénomène de l'errance dans les gares. Quatre nouvelles entreprises ferroviaires nationales ont rejoint ce dispositif en 2016. Il s'agit de Deutsche Bahn pour l'Allemagne, de HZ Infrastruktura pour la Croatie, de Trainose pour la Grèce et de ŽS Infrastructure pour la Serbie. Cette charte regroupe désormais 16 transporteurs nationaux. Elle est soutenue depuis 2010 par la Commission européenne, qui a financé trois de ses principaux projets : Hope in Stations, Work in Stations et le programme Train in Stations qui a permis la construction d'un socle pédagogique commun aux 148 agents en gare formés pour la prise en charge de l'errance entre 2014 et 2016.

98%

Le chiffre est éloquent : plus de 98 % des accidents survenus à un passage à niveau sont dus à des infractions au code de la route commises par les usagers, qu'ils soient routiers ou piétons. D'où la nécessité de se mobiliser pour faire évoluer les comportements et le respect des règles. C'était l'objectif de la campagne mise en place en 2016 par SNCF Réseau et la Sécurité Routière avec un message unique : *« Ne risquez pas votre vie aux passages à niveau, respectez le code de la route ! »*. Sur le web, sur les ondes et dans plus de 3600 salles de cinéma en France, un film et un spot audio ont touché environ 16 millions d'auditeurs et 7 millions de spectateurs, sans compter les quelque 80 articles de presse diffusés sur tout le territoire, ainsi les 3,2 millions vues et 12 000 partages du film sur les réseaux sociaux. Un buzz très utile pour un message de sécurité à la fois ludique et percutant.

VOYAGEUR ET CITOYEN, 10 ANS DE PARTAGE ET

La convention qui lie SNCF et l'Education Nationale pour apprendre aux jeunes les bons gestes en milieu ferroviaire vient d'être renouvelée, après 10 ans de partenariat fructueux

En 2006, le ministère de l'Education Nationale et SNCF lançaient ensemble le programme pédagogique Voyageur & Citoyen, avec l'ambition d'apprendre aux élèves comment bien se comporter dans les gares, à bord des trains et près des voies. Assurées par des agents SNCF volontaires dans les établissements scolaires et socio-éducatifs, ces interventions impliquent également les enseignants et répondent à la volonté du gouvernement de « *développer l'éducation à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports ferroviaires*. » C'est d'ailleurs l'intitulé de la convention que SNCF et le ministère de l'Education Nationale ont renouvelé en 2016, à l'occasion du 10e anniversaire de ce partenariat qui a amené les agents SNCF dans les établissements scolaires pour expliquer aux élèves tout ce que l'on peut savoir sur les trains, les voies ferrées, les gares… tout ce qu'ils apportent de bien en termes de déplacements et de vie sociale et tous les dangers qu'ils représentent si on n'en respecte pas les règles. Les agents qui interviennent dans les écoles, les collèges, les lycées, les centres éducatifs, les prisons… sont volontaires pour cette mission pédagogique. Issus de toutes les branches de SNCF, ces volontaires en milieu scolaire (VMS) sont vendeurs, techniciens de main-

Emanuel Bovet Messina / DR

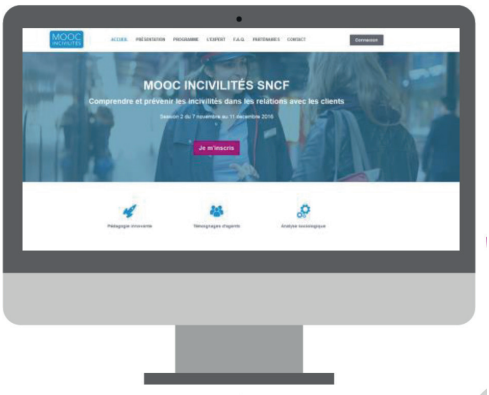
Justes et bienveillants avec les migrants

La forte augmentation des flux migratoires en Europe a créé une situation nouvelle pour SNCF, qui a lancé en septembre 2015 un Observatoire des migrations pour mieux appréhender ce phénomène complexe. L'objectif de cet Observatoire est de comprendre ces flux et d'anticiper leurs évolutions afin de définir une politique appropriée. La coordination de ces actions s'articule autour de 3 enjeux : la sécurité des personnes et des biens, des conditions de transport justes et bienveillantes et un accompagnement humain.
La question de la sécurité est d'autant plus sensible que les migrants méconnaissent souvent le fonctionnement des trains et les règles de sécurité à respecter aux abords des voies. Pour s'adresser à ce public non francophone, les agents volontaires en milieu scolaire savent faire preuve de souplesse et de créativité en utilisant toutes les ressources dont ils disposent. En Auvergne, une intervention auprès d'adultes s'est ainsi appuyée sur un usage détourné mais ingénieux du module Voyageur & Citoyen, conçu pour les enfants et les jeunes. Les illustrations permettent en effet de transmettre un message clair, en dépit des barrières de langue. En complément, une plaquette de sensibilisation en français, anglais et arabe sur les risques ferroviaires a été diffusée à 15 000 exemplaires et un travail de prévention auprès des migrants a été conduit dans les centres d'accueil des régions les plus exposées, notamment les Hauts-de-France et Provence-Alpes-Côte d'Azur. Là, les clôtures, les moyens de contrôle et les équipements de sûreté ont été renforcés sur les sites sensibles. Pour gérer au mieux l'ensemble des problématiques liées aux migrants, l'Observatoire s'est également rapproché des offices nationaux, OFPRA et l'OFII, et des associations en charge de la demande d'asile.

D'ENGAGEMENT

“Développer l'éducation à la sécurité et à la citoyenneté dans les transports ferroviaires”

tenance, conducteurs… au total, plus de 1300 d'entre eux ont initié près de 2,1 millions d'enfants et adolescents à la sécurité et la citoyenneté en milieu ferroviaire, au cours de 87 000 interventions en 10 ans.
Il est désormais envisagé d'étendre le champ d'intervention des VMS aux nouveaux risques liés aux technologies, comme les défis dangereux lancés sur les réseaux sociaux, les selfies avec prise de risque maximum, l'illusion d'être anonyme et hors d'atteinte… Du pain sur la planche pour les managers de l'engagement sociétal de SNCF sur les 10 prochaines années.



Un MOOC au service de la prévention des incivilités

En 2016, SNCF a développé un MOOC[1] destiné à ses agents de terrain. Consacré à la prévention des incivilités, ce cours en ligne est conçu pour leur donner les moyens de mieux agir au quotidien. Au total, près de 4000 agents en contact avec les clients ont été formés.

[1] : Massive open online course – littéralement cours ouvert et massif en ligne.

© DR

“UNE MISSION TRÈS GRATIFIANTE”

© DR

Sur le terrain avec Patrice Verdenet, qui gère les chantiers d’insertion SNCF en Bourgogne Franche-Comté

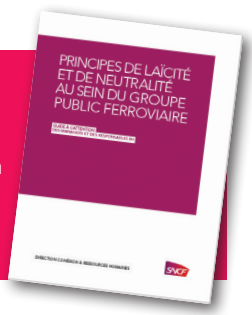
Il était déjà correspondant environnement, COREN comme on dit généralement. Il est aussi devenu manager de l’engagement sociétal, ou MES, il y a moins de 2 ans. A ce titre, Patrice Verdenet gère chaque année plusieurs dizaines de chantiers d’insertion et des centaines d’interventions différentes, sur des sites différents, en région Bourgogne-Franche-Comté. Une mission qu’il juge « *très gratifiante, très intéressante, passionnante même* », en dépit des difficultés inhérentes à ce type d’organisation. « *Nous sommes en contact permanent avec les organismes et les fédérations qui travaillent localement dans le domaine de l’insertion et de l’économie sociale et solidaire* », explique-t-il. « *Quand nous avons identifié des besoins, des entrepôts à nettoyer et à ranger, des cours ou des hangars à débarrasser, du désherbage, de l’élimination de déchets… nous leur en faisons part et ils nous aident à trouver les entreprises et la main d’œuvre appropriée.* » L’idée, c’est de donner une nouvelle impulsion à des gens parfois très éloignés de l’emploi. « *Très souvent*, observe Patrice Verdenet, *on voit des personnes qui réapprennent à se lever le matin, à travailler en équipe, à respecter un cadre… c’est parfois suffisant pour qu’ils reprennent pied.* » Et quand cela se produit ? « *Ça fait plaisir* », commente-t-il sobrement.

> *Réapprendre à se lever le matin, à travailler en équipe…*

En 2016, plus de 500 personnes ont travaillé sur l’un de ces chantiers bourguignons ou francs-comtois. Et près de 200 000 € ont été injectés dans l’économie locale.

Laïcité et neutralité : le guide actualisé

Pour permettre aux managers de gérer au mieux les situations en lien avec le fait religieux, une version actualisée du guide « Principes de laïcité et de neutralité au sein du Groupe Public Ferroviaire » a été publiée en 2016. C’est ce guide qui fait référence en la matière pour l’ensemble des salariés.



DES CHANTIERS POUR SE RELANCER DANS LA VIE

Le rôle social du groupe SNCF est aussi de contribuer à l'emploi des plus fragiles

Contribuer à l'insertion sociale et faciliter la reprise d'activité de personnes très éloignées de l'emploi, c'est l'objectif du partenariat mis en place depuis 2008 avec le réseau national Chantier École. Dans toutes les régions, des agents SNCF collaborent ainsi avec les animateurs de ce réseau pour organiser des chantiers d'insertion dans les gares et à leurs abords. Ils permettent d'accueillir et d'embaucher des personnes sans emploi qui rencontrent des difficultés sociales et professionnelles particulières. De cette façon, le groupe SNCF contribue à la reprise d'une vie active stable sur le long terme. En 2016, les chantiers d'insertion ont ainsi représenté 50 856 heures de mise en situation professionnelle, pour 164 contrats signés. Ils ont aussi permis ce que les professionnels appellent des sorties positives[1], au nombre de 367 sur l'année, soit une par jour.

Philippe Dijol, à Marseille et manager de l'engagement sociétal de SNCF depuis l'origine, est l'un de ceux qui, au sein du Groupe, a acquis une grande expérience de ce type de chantiers d'insertion.

[1] : On entend par sortie positive tout exemple d'une personne employée sur un chantier d'insertion et obtenant une formation, un CDD, un CDI ou tout autre contrat de travail pour une durée significative à l'issue de ce chantier.

© DR

ENTRETIEN

PHILIPPE DIJOL

Manager de l'engagement sociétal de SNCF en région Provence Alpes Côte d'Azur

Comment le groupe SNCF est-il devenu opérateur de chantiers d'insertion, avec des agents dont ce n'est pas la mission première ?

Nous ne sommes pas tous seuls. Dans les Bouches-du-Rhône, outre l'association Chantier Ecole, qui est notre partenaire national, nous travaillons par exemple depuis le départ avec une association spécialisée, l'Addap 13[1], et ses éducateurs. Ils connaissent très bien les publics auxquels ces chantiers sont destinés ; ils les connaissaient même avant que nous commencions de travailler main dans la main. Ce sont eux qui font le lien entre les personnes qui participent à un chantier et les agents SNCF, qui les encadrent et les remettent en situation de travail, de responsabilité.

Quel genre de chantier organisez-vous ?

Ils sont de deux types : les chantiers verts, qui peuvent durer une quinzaine de jours et mobiliser 6 à 8 personnes, en plus des éducateurs et des agents SNCF, et les chantiers éducatifs, qui ne durent que 3 à 5 jours et concernent un public jeune avec lesquels on fait plus un travail de prévention. Les chantiers verts ont lieu en général sur des emprises appartenant à SNCF Réseau et qui nécessitent un nettoyage, de l'entretien ou quelques petits travaux. En 2016, par exemple, des chantiers de ce type ont été mis en place à Fréjus et à Cannes, où nous avons remis en état deux zones en friche avant de réaliser une fresque murale de plus de 100 m de long avec les participants au chantier, une association de l'économie sociale et solidaire qui a été notre partenaire sur cette opération et des grapheurs. Une partie du budget est couverte par la revente de matériaux recyclables récupérés sur ces sites, comme les vieux rails ou les câbles en fin de vie.

Combien de personnes retrouvent vraiment un emploi après un chantier d'insertion SNCF ?

Nous sommes à plus de 50% de sorties positives, ce qui est un bon ratio. Mais au-delà de ce chiffre, ce que nous constatons, c'est que le fait de participer à un chantier permet le plus souvent de redonner confiance en elles et en leurs possibilités à des personnes qui ont décroché de l'emploi, parfois depuis longtemps. C'est quelque chose de très motivant pour les agents qui s'impliquent sur ces chantiers. Tous sont volontaires et, quand on les interroge, ils sont plus de 90% à trouver l'expérience enrichissante et positive pour les personnes accueillies et pour eux-mêmes.

[1] : Association départementale pour le développement des actions de prévention.

PRÈS D'UNE EMBAUCHE SUR CINQ DANS LES QUARTIERS SENSIBLES

L'année 2016 a marqué le 10e anniversaire des rendez-vous Égalité & Compétences, organisés dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville touchés par un fort chômage des jeunes. En partenariat étroit avec les organismes publics de l'emploi et les associations locales qui interviennent sur le champ social, SNCF délocalise ainsi ses recrutements un peu partout en France. Les partenaires et les acteurs locaux présélectionnent les candidats pour une séance d'information collective sur les métiers offerts au sein du groupe SNCF. Ils seront ensuite invités à des tests et des entretiens en vue d'une éventuelle embauche. Sur l'année 2016, les rendez-vous Égalité & Compétences ont permis de recruter 850 personnes issues de zones urbaines sensibles et de zones de contrats urbains de cohésion sociale, soit 18% du total des embauches de l'année. En 10 ans, plus de 7000 personnes issues de ces quartiers ont été recrutées via ces rendez-vous. Pour célébrer cet anniversaire, un grand évènement a été organisé pour faire le bilan de cette opération et signer un avenant à la Charte Entreprise et Quartiers.

Le handicap ne doit plus être un frein professionnel

Plus de 25 ans après le tout premier accord, un 7ème engagement pluriannuel a été signé fin 2015 en faveur de l'emploi des personnes handicapées dans le Groupe Public Ferroviaire. Couvrant la période 2015-2017, cet accord prévoit notamment le recrutement de 300 personnes en situation de handicap, l'intégration d'une centaine de personnes en alternance, dans le cadre d'un dispositif piloté avec embauche prévue à l'issue de la formation et de 100 autres personnes, toujours en alternance, mais hors dispositif de pré-embauche. Sur la même période, l'accord prévoit par ailleurs l'accueil d'environ 300 stagiaires en situation de handicap au sein du GPF. Une quarantaine de correspondants handicaps et emploi répartis sur toute la France sont chargés de la mise en place et du suivi de ces actions, afin que le handicap ne soit plus un frein à l'accès et au maintien dans l'emploi, ni à l'évolution professionnelle. En 2016, les travailleurs handicapés étaient 6726 au sein du GPF, contre un peu plus de 3000 en 2002. Ils représentent aujourd'hui 4,5% des effectifs.

Hors GPF, les filiales mènent également des actions résolues dans ce domaine. Au-delà de ses obligations légales, Keolis a ainsi engagé des actions de sensibilisation et d'insertion dans le souci de lutter contre toutes formes de discrimination et d'exclusion. Courant 2016, une conférence a même été organisée au siège du groupe Keolis. Intitulée Faire de sa différence une force, elle était présentée par Arnaud Assoumani, athlète handisport de haut niveau, afin de sensibiliser les managers à la question du handicap. En tant qu'opérateur, Keolis joue également un rôle majeur pour l'accès des personnes handicapées à la mobilité, puisqu'il est le premier transporteur de personnes à mobilité réduite en France.

Autodiagnostic chez Keolis

Au sein de Keolis, un autodiagnostic « diversité et inclusion » a été mis en place pour les filiales et revu à l'occasion de la mise à jour du projet d'entreprise KeoLife en 2016. Grâce à cet outil, chaque filiale du Groupe Keolis peut mesurer son niveau de maturité et se fixer des objectifs d'amélioration.

“LA MIXITÉ ET L’ÉGALITÉ PROFESSIONNELLE SONT UN LEVIER DE PERFORMANCE AU SEIN DES ÉQUIPES”

Exclusivement masculins il y a encore quelques années, les métiers du transport ferroviaire se féminisent progressivement. Nous avons aujourd’hui 20% de femmes chez SNCF. C’est le résultat d’une politique active même si la féminisation reste encore très difficile dans certains secteurs d’activité. Pour progresser SNCF reste très vigilante et très impliquée sur les questions de mixité, d’égalité professionnelle et de lutte contre les comportements sexistes. Point de situation avec Catherine Woronoff-Argaud, responsable des politiques « Diversité & Mixité » à la Direction de la Cohésion et des Ressources humaines Ferroviaire.

© DR

CATHERINE WORONOFF-ARGAUD
Responsable « Diversité & Mixité »

L’égalité entre hommes et femmes de SNCF est une question qui préoccupe l’entreprise depuis longtemps. Qu’attendez-vous du travail que vous continuez de faire dans ce domaine ?

Nous considérons que faire progresser la mixité et l’égalité professionnelle entre les femmes et les hommes est un levier de performance au sein des équipes. Un premier engagement en faveur de l’égalité professionnelle a été signé en 2006. Le dernier accord date de mi-2015 et a été signé par les 4 organisations syndicales représentatives. Notre objectif est de traiter la question sous tous ses aspects : au moment du recrutement, bien sûr, mais aussi tout au long de la carrière, dans l’accès à la formation, la prise en compte des périodes de maternité, l’équilibre entre la vie personnelle et la vie professionnelle, la lutte contre le plafond ou les parois de verre.

Dans quels métiers, quels domaines d’activité existe-t-il encore des barrières à la féminisation ?

Nous avons des difficultés à recruter des femmes sur des métiers techniques. Il y a le poids des stéréotypes, le manque de filles dans ces filières de formations. C’est pourquoi nous menons des actions en partenariat avec des associations comme Elles bougent et Capital filles, pour expliquer nos métiers aux jeunes filles. Nous valorisons également des parcours de femmes sur les réseaux sociaux, nous organisons des tchats en live sur Facebook avec des cheminotes pour qu’elles partagent leur expérience avec des candidates. Depuis 2012, nous organisons aussi le Girls’Day-Journée de la mixité, où nous accueillons plus de 1500 collégiennes, lycéennes et étudiantes qui viennent visiter nos entités de production et discuter avec les agents. Elles peuvent ensuite réfléchir autrement à leur orientation scolaire. En 2016, nous avons ainsi recruté 20% de femmes. Nous travaillons aussi à faire changer les mentalités en interne, avec notamment un atelier de sensibilisation pour les managers autour des enjeux de la mixité, de la lutte contre le sexisme, du bien vivre ensemble et du respect. Nous constatons des prises de conscience et des engagements concrets de la part des managers.

Les femmes apportent-elles quelque chose de différent ?

Nous avons des femmes sur tous les postes, y compris l’encadrement opérationnel où les équipes sont majoritairement masculines. Nous constatons qu’elles travaillent plus dans une logique de coopération, et recherchent moins le rapport de force ce qui par exemple facilite les situations de conduite du changement. Elles apportent également un regard différent, plus décalé, moins conformiste quand il s’agit d’innover. Par exemple un groupe de travail du réseau SNCF au Féminin sur la sécurité a proposé de mettre en place des marches exploratoires (voir page 11). Il s’agit de visites de gares organisées avec des clientes, des cheminotes et des élues locales pour identifier les solutions concrètes pour renforcer le sentiment de sécurité.

LE WOMEN'S NETWORK DE GEODIS GRANDIT

Lancé en 2013 et adossé au réseau SNCF au Féminin, le Geodis Women's Network compte désormais près de 300 membres. Ces femmes cadres vivent et travaillent en France, mais aussi aux Pays-Bas, en Allemagne, en Irlande et désormais aux Etats-Unis. Le Geodis Women's Network s'est donné trois objectifs : permettre aux femmes d'acquérir et de renforcer leurs compétences managériales par la formation et le développement personnel ; favoriser les rencontres, les échanges, développer la solidarité et promouvoir la transversalité entre membres et favoriser la féminisation des équipes. Pour renforcer le sentiment d'appartenance au réseau, un groupe d'échange privé sur LinkedIn a été lancé en octobre 2016. Il permet de partager des informations sur le thème du leadership. Quant au programme de mentoring lancé en 2015 pour une vingtaine de femmes cadres, il s'est poursuivi en 2016. Rappelons que Geodis est labellisé Gender Equality European and International Standard (GEEIS) dans le cadre de son engagement à promouvoir l'égalité homme/femme et à lutter contre les discriminations. Ce label a été accordé après des audits d'évaluation sur l'égalité hommes-femmes chez Geodis dans les 10 pays. Les critères d'évaluation concernent la formation des managers et des populations RH, la diversité, l'équilibre vie professionnelle/vie privée, les pratiques salariales… etc. Il est accordé pour 4 ans.

© Patricia Lecomte

Keolis en pointe sur l'égalité et la mixité

En France comme dans tous les pays où il est présent, le groupe Keolis mène depuis 10 ans une politique active en matière d'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes. Outre le principe « à travail égal, salaire égal », qu'il applique dans le Groupe et ses filiales, Keolis ambitionne d'atteindre un niveau de mixité avec 30% minimum de femmes dans toutes les filières métiers. Il souhaite aussi leur garantir un meilleur accès aux postes à responsabilité et, d'une façon globale, sensibiliser l'ensemble des collaborateurs aux enjeux de l'égalité professionnelle, au fonctionnement des stéréotypes et au contexte légal de non-discrimination. Tous ont d'ailleurs la possibilité d'agir concrètement, quel que soit leur métier, en adhérant à l'un des réseaux internes pour l'égalité et la diversité, comme Keolis Pluriel en France, WoW-women on Workforce en Inde, WIN à Boston… Tous ces réseaux sont connectés et regroupés au sein de SNCF au Féminin. L'ensemble représente plus de 3 500 membres et constitue l'un des réseaux internes les plus importants, en nombre d'adhérents et en budget sur le territoire français. Des efforts récompensés puisque Keolis a obtenu en 2016 le Gender European Equality and International Standard (GEEIS) dont bénéficient les sociétés qui entreprennent des actions en faveur de l'équité et de l'égalité des genres.

L'ORGANISATION **SNCF**

SNCF GROUPE

SNCF RÉSEAU

- Accès au réseau ferré
- Maintenance et Travaux
- Ingéniérie et Projets
- Gestion des circulations
- Île-de-France

SNCF IMMOBILIER

- Gestion du parc immobilier industriel et tertiaire du Groupe
- Valorisation des actifs immobiliers et fonciers
- Gestion et développement du parc résidentiel

SNCF MOBILITÉS

SNCF VOYAGEURS

- Transilien
- Régions et INTERCITÉS
- Voyages SNCF

SNCF GARES ET CONNEXIONS

- Gestion et développement des 3000 gares françaises*
- Conception, gestion et commercialisation de pôles d'échanges multimodaux

SNCF LOGISTICS

- Geodis
- Transport ferrovaire et multimodal de marchandises
- Gestionnaires d'actifs
- STVA

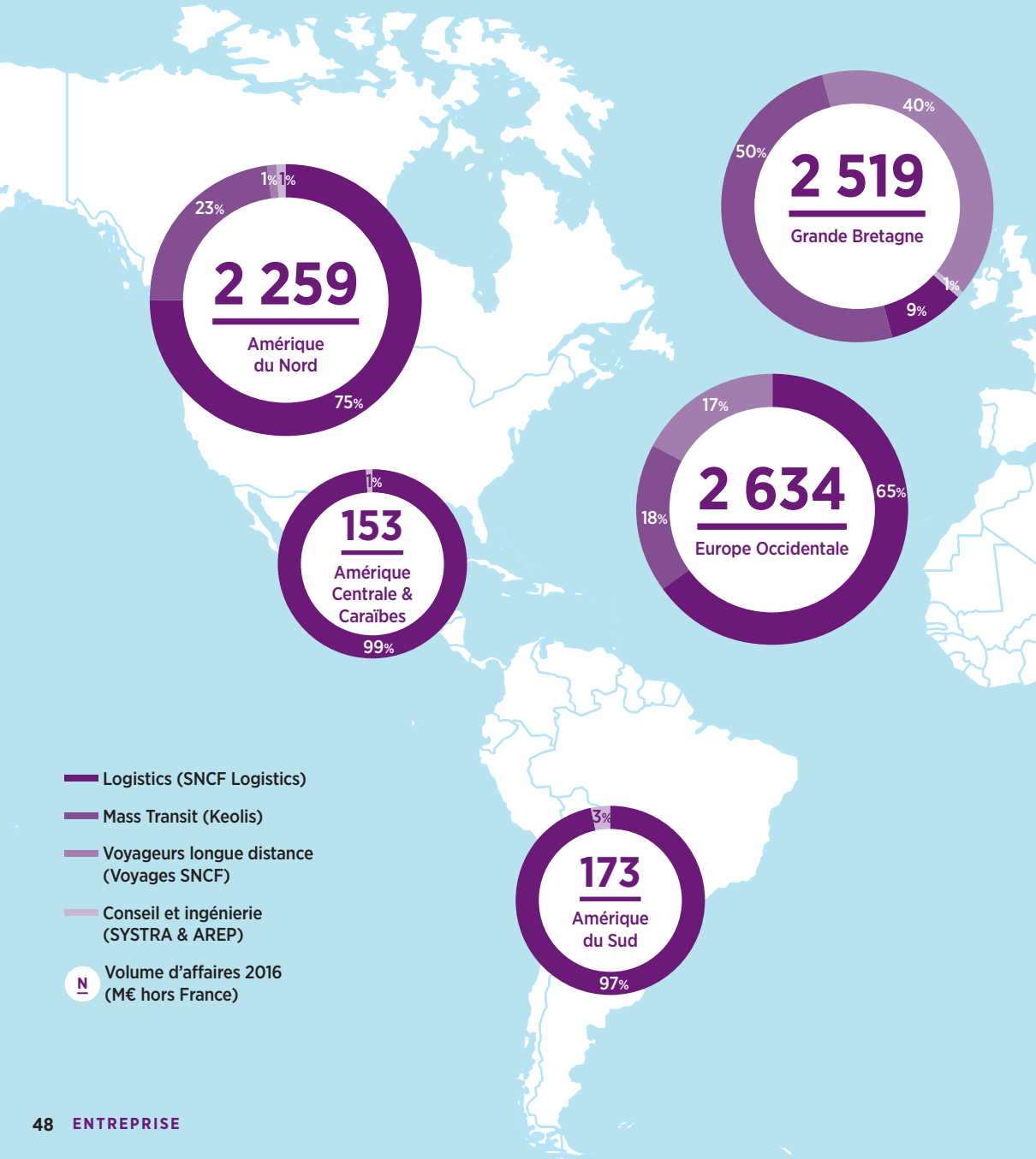
KEOLIS

- Grands réseaux urbains
- Interurbain
- Stationnement
- Services digitaux

**Activité régie par la loi. Services fournis de façon non discriminatoire â l'ensemble des opérateurs ferrovaires*

© Letizia Le Fur

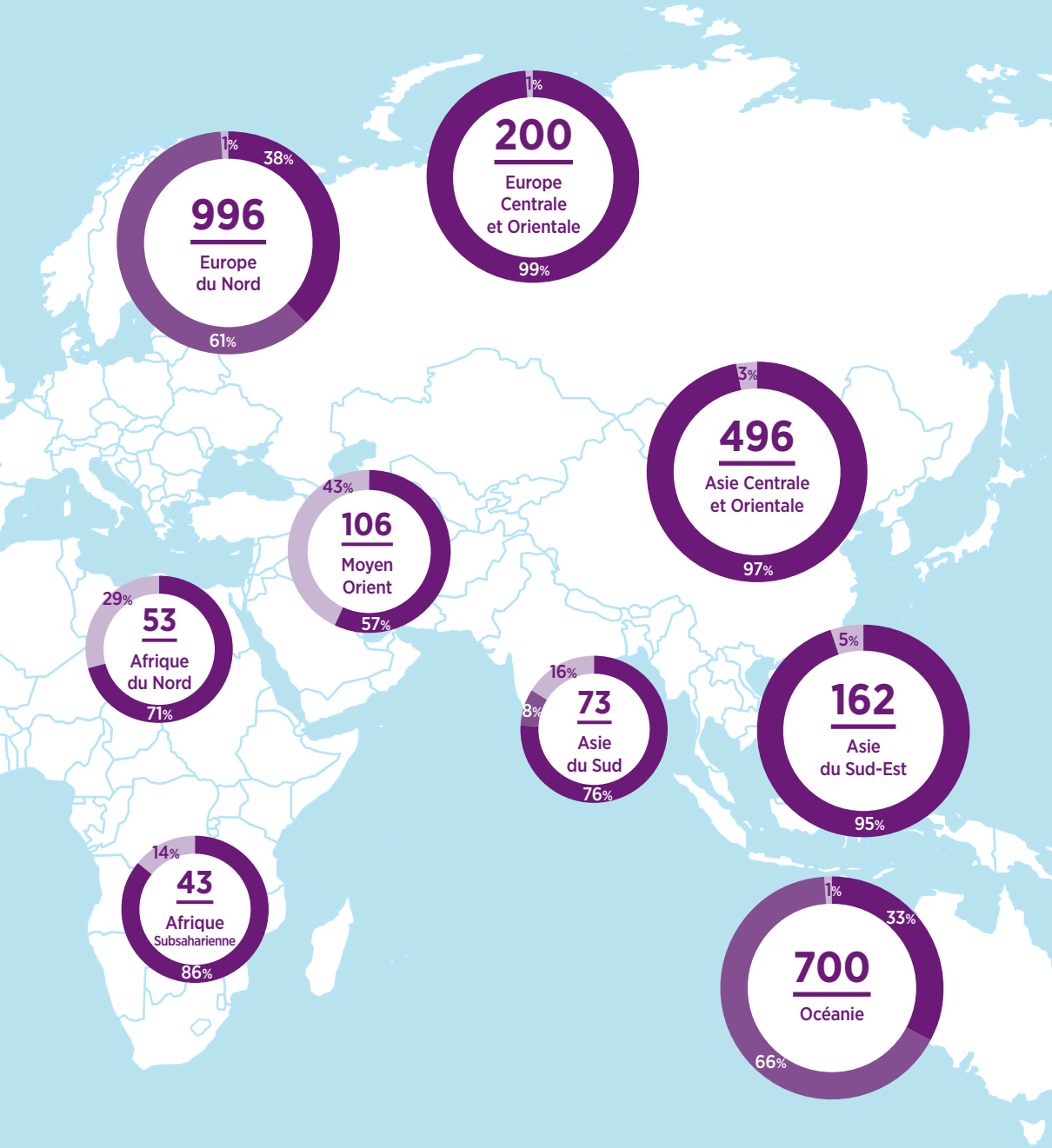
UNE PRÉSENCE **MONDIALE**



120
Pays

50 000
Employés hors de France

34%
Volume d'affaires à l'international



© DR

6150

C'est le nombre de collaborateurs du Groupe inscrits sur le site capecogestes.

CAP ÉCOGESTES

Un programme pour réduire son empreinte environnementale

Préserver l'environnement n'est pas seulement l'affaire des gouvernements et des institutions. C'est aussi de la responsabilité des entreprises que de maîtriser l'impact de leurs activités sur le milieu et ceux qui y vivent. Mais c'est également à l'échelon individuel que se joue l'avenir de notre planète, chacun ayant la possibilité d'agir pour réduire son empreinte sur l'environnement.

« Inciter à adopter un nouveau comportement

Pour accompagner les salariés dans cette démarche quotidienne, SNCF a déployé en 2016 un nouveau site intranet, Cap Écogestes, qui incite à adopter un nouveau comportement, pas plus contraignant mais plus respectueux. Des petits gestes simples, de nouvelles habitudes au travail, dans les transports ou à la maison qui ont permis aux 6150 collaborateurs inscrits début juin 2017 d'économiser près de 14 000 mW/h d'électricité et 1 500 tonnes de CO_2.

Le site Cap Écogestes est l'un des outils mis en place pour atteindre les objectifs que SNCF s'est donné en matière d'économies : baisser de 20% la consommation énergétique de ses bâtiments d'ici 2025.

capecogestes.sncf.fr

La banque des preuves RSE prospère

Mise en ligne en septembre 2013 pour promouvoir les succès de la stratégie RSE du Groupe, cette plateforme regroupe aujourd'hui les informations sur plus de 500 réalisations et bonnes pratiques sur les enjeux RSE, dans tous les métiers. Invitées à y contribuer, les équipes des différents sites de production et des directions continuent d'enrichir cette base de données au jour le jour en proposant de nouvelles "preuves" à valoriser et à démultiplier. Chaque année, un concours récompense les meilleures et met ainsi en avant l'innovation développement durable de tous les acteurs du Groupe dans leur métier.

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE GAGNE LES ESPRITS

Une grande enquête auprès des salariés et des partenaires extérieurs de SNCF confirme l'attachement grandissant aux valeurs de la RSE

Pour mieux connaître les attentes de ses partenaires et entretenir avec eux un dialogue de qualité, SNCF a lancé en mars 2017 une vaste enquête autour du développement durable.

L'ensemble des salariés du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et près de 25 000 personnes dans les collectivités partenaires, chez les fournisseurs ou parmi les clients, ont reçu un questionnaire les invitant à exprimer leur opinion sur l'importance des enjeux RSE pour le GPF et sur sa performance dans ce domaine. Plus de 9000 d'entre elles y ont répondu, permettant de construire une matrice de matérialité des enjeux RSE. Cette enquête va maintenant aidé à construire la feuille de route du développement durable.

Après une première analyse, il apparaît que les attentes prioritaires des partenaires extérieurs au GPF concernent surtout les engagements en matière de mobilité durable. Sont plébiscités les services porte à porte et multimodaux et le concept de mobilité inclusive, c'est-à-dire des transports accessibles à tous financièrement et physiquement sur tout le territoire. Egalement très cités, la lutte contre les inégalités et les discriminations, la préservation de la biodiversité et l'idée de création de valeur partagée. Côté salariés, les attentes prioritaires concernent surtout le cadre de vie et la santé des personnes, la préservation des ressources naturelles et de la biodiversité, la permanence du dialogue avec les partenaires internes et externes et la mobilité inclusive.

Une analyse plus fouillée des questionnaires sur le plan quantitatif et qualitatif est en cours. Elle aidera à redéfinir la stratégie RSE du GPF et à la connecter davantage encore à la stratégie globale. Qui a besoin d'une RSE robuste, crédible et légitime pour aborder les futures échéances.

Une nouvelle feuille de route RSE

La Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) au sein de SNCF va connaître une nouvelle étape en 2017. Sur la base des expériences accumulées et de l'enquête réalisée ces derniers mois sur les enjeux de la RSE et du Développement durable pour le Groupe, il s'agira de définir cette nouvelle feuille de route RSE et de la déployer en interne, en adaptant ses priorités aux métiers et fonctions. Le dialogue avec l'ensemble des partenaires internes et externes impliqués ou associés à la RSE se poursuivra tout au long de l'année.

SNCF Réseau enquête aussi

Une enquête en ligne sur les 16 enjeux de la politique RSE de SNCF Réseau a été conduite fin 2016 auprès de 4500 salariés et 25 000 partenaires externes - mairies, fournisseurs, clients, ONG et associations. Plus de 1400 personnes y ont répondu et 250 ont laissé leur adresse mail pour poursuivre le dialogue. Les résultats ont été diffusés progressivement au sein de l'entreprise. Parmi les enseignements que l'on peut tirer de cette enquête, on retiendra que la notion de RSE est encore floue pour de nombreuses personnes, mais qu'on la connaît mieux à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise. In fine, les résultats de l'enquête confortent les enjeux prioritaires de la politique RSE de SNCF Réseau. D'autant qu'elle est largement perçue, en interne et à l'externe, comme ouvrant des marges significatives de progrès dans la performance globale de l'entreprise. Un des objectifs 2017 pour SNCF Réseau est de faire évoluer sa politique RSE en tenant compte des résultats de l'enquête. Cette RSE « new look » sera déployée en adaptant les priorités aux fonctions et aux métiers (maintenance et travaux, accès au réseau, ingéniérie & projets, circulation ferroviaire...) d'ici la fin de l'année.

LA FONDATION SNCF DEVIENT “FONDATION DU GROUPE SNCF”

4144

C’est le nombre d’associations, tous dispositifs confondus, soutenues par la Fondation SNCF depuis 2011. Elles ont été 984 en 2016.

Née il y a 21 ans, la Fondation SNCF est devenue en 2016 Fondation du groupe SNCF. Présidée par Patrick Jeantet, Président Délégué du Directoire SNCF et Président Directeur Général de SNCF Réseau, elle a pour vocation de venir en aide aux personnes en difficulté et d’agir en faveur du mieux vivre ensemble . Avec une dotation désormais fixé à 5 M€ par an jusqu’en 2020 et une ouverture sur l’international, la Fondation du groupe SNCF va continuer de s’investir dans les trois domaines sur lesquels porte son action : la solidarité, l’éducation et la culture. Une mission qui repose sur l’implication de ses membres fondateurs[1], mais aussi sur trois piliers : l’engagement de plus en plus marqué des salariés, qui amènent un supplément de ressources ; l’ancrage territorial, qui permet de s’adapter aux réalités locales, et un processus fructueux de co-construction avec les associations. La Fondation encourage en effet ces partenariats, comme avec l’appel à projets “Faire ensemble avec nos différences”. Pas moins de 94 projets portés par 313 associations réparties sur l’ensemble du territoire ont été soutenus en 2016.

(1) : SNCF, SNCF Mobilités, SNCF Réseau, SNCF Logistics et Keolis.

© DR

Education et citoyenneté au Maroc

En 2016, la Fondation SNCF a mis en place deux partenariats au Maroc : une collaboration avec la Fondation Sanady pour soutenir la scolarité de 200 jeunes dans la région de Kenitra et une association avec Injaz pour développer les initiatives citoyennes de 1200 jeunes afin de les encourager à devenir acteurs du changement socioéconomique et solidaire des zones urbaines de Tanger, Kenitra et Rabat.

“PLUS DE 1000 PROJETS PAR AN FINANCÉS ET PROMUS”

INTERVIEW

© Maxime Huriez / SNCF

PATRICK JEANTET
Président Délégué du Directoire SNCF, Président Directeur Général de SNCF Réseau et Président de la Fondation du groupe SNCF

Dans les entreprises, la RSE et le développement durable sont souvent perçus comme des contraintes et des coûts supplémentaires. Selon vous, quelle doit être la place de la RSE dans la stratégie de SNCF Réseau ?

Avec ses 30 000 km de lignes, SNCF Réseau est un acteur fondamental de l'économie de notre pays par les offres de mobilités proposées aux entreprises ferroviaires et aux territoires. La modernisation du réseau existant, avec ses 1600 chantiers et le lancement cette année de trois nouvelles lignes dont deux à grande vitesse, SEA et BPL, ont pour ambition l'amélioration de la qualité de service pour nos clients. Pour réussir à relever ces défis, nous devons dialoguer en permanence avec toutes les parties prenantes. C'est pourquoi j'ai souhaité que nous inscrivions notre politique de Responsabilité Sociétale d'Entreprise au coeur de notre stratégie industrielle. En associant les élus, en mobilisant nos salariés, en respectant l'environnement et en construisant des plans de transports qui prennent en compte, en toute sécurité, les besoins de nos clients, SNCF Réseau joue son rôle de gestionnaire d'infrastructures de façon transparente et responsable.

Vous présidez la Fondation SNCF, qui contribue fortement à la responsabilité sociétale du Groupe. Quel est l'impact des dispositifs de la Fondation en interne et à l'externe ?

A mes yeux, c'est un honneur et une fierté de présider la Fondation SNCF. Avec Marianne Eshet et Stéphane Volant ainsi que de nombreux salariés engagés, ce sont plus de 1000 projets que nous finançons et promouvons chaque année. La lutte contre l'illettrisme, le renforcement du lien social et la transmission des savoir des uns pour le bénéfices des autres sont autant de priorités que je porterai pendant mon mandat. A titre d'exemple, je souhaite que chez SNCF Réseau nous ayons 500 mécènes de compétences d'ici juin 2018, action à la portée de chacun et tellement utile à la société.

Le monde des transports collectifs est en pleine mutation technologique et commerciale. Dans ce contexte, le ferroviaire ne risque-t-il pas d'être marginalisé dans un avenir plus ou moins proche ?

Je suis convaincu du contraire ! Certes des innovations surgissent dans le domaine des transports mais ce n'est pas la première fois. Et nous sommes engagés avec énergie pour developper les nôtres. Le réseau ferré, rendu encore plus performant avec nos travaux de modernisation, permet au train de conserver plusieurs avantages décisifs : une faible emprise au sol, des émissions de carbone bien plus faibles et bien plus respectueuses de l'environnement que l'avion ou la voiture, des temps de parcours très attractifs avec la révolution TGV Atlantique 2017 pour toute la façade ouest de notre pays, le déploiement en cours du wifi et l'arrivée de nouveaux services. Nous avons des atouts décisifs pour continuer à jouer un rôle majeur dans la compétition entre les modes de transports.

18 ANS D'ENGAGEMENTS

1999

→ Charte des entreprises publiques pour l'environnement

2003

→ Pacte mondial (Global Compact) de l'ONU (ÉPIC et GEODIS)

2004

→ Charte de la diversité avec IMS-Entreprendre pour la cité
→ Pacte mondial (Global Compact) de l'ONU (Keolis)

2006

→ Charte de la diversité (Keolis)

2009

→ Charte d'engagement des annonceurs (UDA) pour une communication responsable

2008

→ Engagement de la Communauté européenne du rail à réduire ses émissions de CO_2 de 1990 et 2020, de 40% pour les voyageurs et de 30% pour les marchandises
→ Charte Gare européenne et solidarité
→ Charte du développement durable des établissements publics et entreprises publiques
→ Charte du développement durable de l'Union internationale des transports publics (UITP) (SNCF)

2010

- Charte de la mobilité durable de l'Union internationale des chemins de fer (UIC)
- Charte des achats responsables de Bercy
- Pacte PME pour les achats

2011

- Charte du mécénat d'entreprise (Admical)
- Charte de l'espace national de concertation (éducation au développement durable)

2012

- Charte PME Innovantes

2013

- Charte « Entreprendre dans les quartiers » avec le ministère de la Ville
- Charte de partenariat avec la Fondation « La main à la pâte »

2014

- Chartes départementales, déclinaisons de la charte « Entreprendre dans les quartiers »

2015

- Engagement collectif avec l'UIC de réduire de 50% les GES spécifiques émis d'ici 2030 et de 75% d'ici 2050 par rapport à 1990, présenté sur la plateforme NAZCA
- Engagement individuel SNCF de réduire de 20% les émissions de GES entre 2014 et 2025

Pacte mondial

United Nations Global Compact

SNCF adhère depuis 2003 au Pacte mondial (Global Compact), initiative lancée en 1999 par l'ancien Secrétaire Général des Nations Unies, Kofi Annan, à l'occasion du Forum économique mondial de Davos. Depuis 2015, le groupe SNCF a même intégré la catégorie « Global Compact Advanced », plus haut niveau de différenciation qui vise à créer un standard élevé en matière de performance RSE et encourage à la transparence. L'objectif est d'aligner les stratégies et les pratiques des entreprises sur 10 principes universellement acceptés dans les domaines suivants : les droits de l'homme, les normes du travail, l'environnement, la lutte contre la corruption. Pour cela, le Pacte mondial met à disposition des entreprises un cadre pratique, des ressources, ainsi que des espaces d'échanges de bonnes pratiques.
Depuis 2004, Keolis est également présent, aux côtés de SNCF et de GEODIS, dans le Global Compact.
pactemondial.org

© DR

SNCF s'engage

Les 4 étapes de la démarche RSE de SNCF

SNCF a réalisé début 2017 une grande enquête auprès de ses parties prenantes (clients, fournisseurs, salariés, collectivités, associations ...), afin qu'elles s'expriment sur les enjeux et la performance du groupe, en suivant 4 étapes de sa démarche RSE (voir page 51).